# SZKWAŁ



ROK V NR. 10

PAŹDZIERNIK 1937 R.

# Kronika miesięczna

**„Dar Pomorza“ odbywa nowy, ćwiczebny rejs.** Dnia 18 września opuścił Gdynię, żegnany hymnem narodowym statek szkolny „Dar Pomorza“, udając się w rejs szkolny.

Na pokładzie szkolnego żaglowca znajduje się 111 ludzi. 11 oficerów i instruktorów z komendantem statku, kapitanem Konstantym Maciejewiczem, 56 uczniów, 11 jungów, załoga zawodowa i t. d.

Pożegnanie statku miało charakter uroczysty. W imieniu rządu i społeczeństwa udział brali: Minister Przemysłu i Handlu Antoni Roman, dyrektor departamentu morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu L. Możdżeński, naczelnik wydziału żeglugowego T. Ocioszyński, wice-komisarz Rządu w Gdyni inż. Szaniawski, dowódca obrony wybrzeża kmdr. dypl. Frankowski, dyrektor Szkoły Morskiej kpt. St. Kosko, komandor pilotów portu gdańskiego Ziółkowski i inni.

Zgromadziło się również liczne grono rodzin, krewnych i przyjaciół odpływających uczniów i załogi.

Po mszy świętej, która odprawiona została na pokładzie statku, Minister Przemysłu i Handlu p. Antoni Roman wygłosił do uczniów okolicznościowe przemówienie. Szczególnie charakterystyczne były ostatnie słowa przemówienia.

**„Flota nasza będzie się szeroko rozrastała** — mówił p. minister A. Roman. — **W chwili obecnej zwiększa się ona na skutek nowych zamówień o sto proc. swego tonażu — nie zabraknie więc pracy dla Was wszystkich. Chodzi tylko o to, by każdy z Was, w każdej okazji i na każdym stanowisku pracą swą i swoimi wysiłkami jak najsumienniej starał się o to, by godnie reprezentować banderę polską i przyczynić się do dalszego pomyślnego jej rozwoju“.**

Punktualnie o godz. 11-ej statek odcumował od nabrzeża. Na pokładzie odjechał również Pan Minister Roman z Dyrektorem Departamentu Morskiego L. Możdżeńskim, by na trasie Gdynia — Bornholm odbyć inspekcję statku i zapoznać się, w jaki sposób odbywa się wyszkolenie uczniów na statku szkolnym.

Tegoroczna trasa rejsu szkolnego jest następująca: Gdynia — Casablanka — Para (ujście Amazonki) — Martynika — Port of Prince na Haiti — Hawana (Cuba) — Gdynia).

Wprawdzie tegoroczna podróż „Daru Pomorza“ nie posiada tych propagandowych dla polskiej bandery akcentów co 2 ostatnie — niemniej jednak statek zwiedzi porty, do których dotąd nie zawijał, a co najważniejsze — posiadać będzie doskonałe warunki szkoleniowe.

Komendantowi statku kpt. K. Maciejewiczowi, wszystkim oficerom, uczniom — życzymy: pomyślnych wiatrów!

* * *

**Sprawy gdańskie.** Stało się to już takim smutnym zwyczajem, że rok rocznie w stosunkach Wolnego Miasta Gdańska z Rzeczpospolitą Polską — musi zadźwięczyć jakiś pełen dysharmonii i zgrzytu ton.

Znane są ostatnie wypadki przymusowego doprowadzania dzieci polskich do szkół niemieckich i represje w stosunku do rodziców, posyłających dzieci do polskich szkół, jak również wysoce niezrozumiałe i na prawdę prowokujące aresztowanie polskich listonoszów, spełniających w imieniu Rzeczypospolitej swą służbową powinność.

Opinia polska zbyt często jest informowana o tego rodzaju postępowaniu władz gdańskich i kilkakrotnie już sprecyzowała w podobnych wypadkach swoje stanowisko.

To też niezrozumiałe jest postępowania oficjalnych czynników Wolnego Miasta, że znając opinię społeczeństwa polskiego w sprawie Gdańska, zapominają, że przeciągać struny nie wolno. Bo nie należy w chwili obecnej sądzić, aby to były akty prowokacyjne. Są to raczej objawy pewnego rodzaju desperacji... Nie ludności — lecz władz narodowo-socjalistycznych, głoszących swe posłannictwo u ujścia Wisły.

* * *

**Wielkie manewry na Pomorzu.** Gdy nad Europą i światem całym spiętrza się widmo niepokoju, gdy rosną pliki przeróżnych akt, będących wynikiem przeróżnych konferencyj na temat sytuacji międzynarodowej, gdy wreszcie władze narodowo-socjalistyczne w Gdańsku zatrzymują dzieci polskie idące do szkół i aresztują listonoszów, a Pan Wysoki Komisarz składa w Genewie raport, że sytuacja w Gdańsku „jest normalna i zadawalająca“ — właśnie w takiej chwili na ulicach Bydgoszczy w obecności niezliczonych tłumów odbyła się przed Marszałkiem Edwardem Śmigłym-Rydzem wielka rewia sił zbrojnych.

Właściwie nieścisłe byłoby mówić tylko o rewii armii polskiej w Bydgoszczy — był to bowiem dzień pełen wzruszeń serdecznych dla armii i dla ludności cywilnej. W tych okrzykach na cześć Wodza Naczelnego i wojska, w tych na prawdę rzadko spotykanych objawach masowego entuzjazmu Pomorzan — wyczuć można było łatwo wspólny rytm, jaki wytworzył się między społeczeństwem a armią.

Wielkie manewry pomorskie wykazały sprawność bojową polskiego żołnierza — i jego wartość obywatelską, oraz wartość społeczeństwa pomorskiego, ściśle zespolonego sercem z armią. I jeszcze jedno. Manewry pomorskie stanowiły pokojową manifestację sił zbrojnych Polski.

* * *

**„Zawisza Czarny“** Z szeregu rejsów jesiennych, jakie odbywają jachty polskie, należy wymienić podróż szkolną „Zawiszy Czarnego“, który w dniu 21 września wyruszył w „nieznane“, t. zn., że trasa będzie ustalana w drodze w zależności od warunków atmosferycznych.

Na pokładzie statku znajduje się 15 harcerzy i 30 oficerów wojsk polskich służby czynnej kilkunastu pułków artylerii i piechoty z całej Polski.

Przed odejściem w podróż delegacja oficerów oddała hołd pamięci gen. Gustawa Orlicz-Dreszera, składając na Jego grobie na Oksywiu wieniec ze wstęgami o barwach artylerii i piechoty.

**Gmach giełdy bawełnianej.** W Gdyni nowe gmachy wyrastają jak grzyby po deszczu — nikogo też nie dziwi ten szereg rusztowań na każdej prawie ulicy. Nawet ta plątanina rusztowań ma właśnie w Gdyni swoisty wyraz.

Lecz budowa pewnych gmachów gdyńskich ma w historycznym wzrastaniu Gdyni specjalne akcenty. Do tego rodzaju gmachów należy niewątpliwie budowa rzeźni miejskiej i targowiska oraz świeżo rozpoczęta budowa Stacji morskiej na molo Południowym i gmachu giełdy bawełnianej na placu przy ulicy Derdowskiego i Żeromskiego.

Ten duży, sześciopiętrowy gmach będzie mieścił pierwszą w Polsce giełdę bawełnianą i sąd arbitrażowy dla spraw, związanych z handlem bawełną.

Gdy przypomnimy sobie, że tak niedawno jeszcze cały import bawełny szedł przez Bremę, gdy zważymy, że fakt ten ma doniosłe znaczenie dla polskiego importu i handlu bawełną, że Gdynia stanie się bazą, pośredniczącą w handlu bawełną krajów bałtyckich i środkowo europejskich — to ogarnąć musi radość nawet z tak prostego zdawałoby się zjawiska, jakim jest rozpoczynanie budowy nowego gmachu w Gdyni.

CENA 60 GROSZY

# SZKWAŁ

Nr 10 PAŹDZIERNIK 1937

## Na marginesie przygotowania młodzieży do „handlu morskiego”

Sprawa przygotowania młodzieży do pracy przy wykorzystaniu naszego dostępu do morza, poruszana w szeregu artykułów*) przez p. Red. Zadrożnego, Dr. J. Borowika i innych, jest tak ważnym zagadnieniem, że należałoby oświetlić ją wszechstronnie, a przede wszystkim w tych rozważaniach wyłączyć zupełnie czynnik *emocjonalny* i spojrzeć prawdzie w oczy.

Handel morski, jako *instytucja niezależna* w obrocie towarowym z zagranicą, nie da się wydzielić z całokształtu nauki o handlu. Każdy obrót towarowy staje się handlem morskim, przy zastosowaniu w przewozie towarów, *transportu morskiego*. Specyficzny charakter tego rodzaju przewozu wpływa niewątpliwie na sposób wykonania takiej tranzakcji. Transport morski narzuca (dawniej daleko więcej — obecnie zaś mniej) każdemu kupcowi cały szereg zwyczajowych, jak i prawnych obowiązków i form.

Tym nie mniej kupno lub sprzedaż towaru za granicą może normalnie odbywać się i wymiana towarowa wzrastać między krajami i światami na podstawie tych samych warunków ogólno - gospodarczych, względnie, jak to ma miejsce obecnie, w granicach tej polityki handlowej i zarządzeń administracyjnych, jakie są stosowane do całości tej wymiany przez państwo, bez względu na rodzaj transportu towarów, czy będzie on kolejowym, morskim, a nawet w przyszłości — powietrznym.

Z powyższych względów uważam, że słusznie p. Ocioszyński w artykule swoim „Ludzie morza i ich praca“, „Morze“, kwiecień 1937, ujmuje tę rzecz konkretnie, że chodzi o wyrobienie specjalnego zastępu młodzieży, która by przygotowywała się do poznania *techniki przewozu morskiego*, a mianowicie: przeładunku towarów w porcie, w administracji portu, ekspedycji morskiej, maklerki okrętowej i samej administracji i eksploatacji żeglugi morskiej. Tego rodzaju wiadomości są nieodzowne dla każdego kupca, jak i nieodzowna była dla niego znajomość techniki międzynarodowego przewozu kolejowego.

Nasze wyższe szkoły handlowe w programie swoim uwzględniały technikę przewozu kolejowego wraz ze spedycją, a nawet wiadomościami z zakresu taryf kolejowych — krajowych i międzynarodowych.

Obecnie więc będą musiały również wprowadzić i naukę o „Technice i organizacji transportu morskiego“. W Głównej Szkole Handlowej w Warszawie tego rodzaju katedra istnieje już od roku.

Czy samo poznanie teoretyczne tych wiadomości wystarczy? — bardzo wątpię, gdyż transport morski, szczególnie niektóre jego czynności, jak maklerka, ekspedycja morska — wymagają długoletniej praktyki i poznania rynku przewozowego, zmiennego stale, gdzie dopiero osobiste kontakty i znajomości, nieraz stale zmiennych warunków, mogą wyrobić i nauczyć tego fachu.

W moim przekonaniu, na zasadzie osobistych spostrzeżeń i kilkunastoletniej praktyki w Gdańsku — wiadomości te można jedynie posiąść dobrze przez *długoletnią praktykę* i to nie tylko w naszych portach, a *przede wszystkim w obcych* i w obcych towarzystwach żeglugowych.

Tym nie mniej jednak od każdego kupca, który przygotowuje się w specjalnych uczelniach do swego fachu, powinno się wymagać bardzo gruntownej znajomości teoretycznej techniki i organizacji transportu morskiego, jak się wymagało od niego znajomości transportu kolejowego, niewspółmiernie łatwiej-

*) Patrz „Szkwał“ Nr 1, 3, 4, 5, i 7 1937 r.

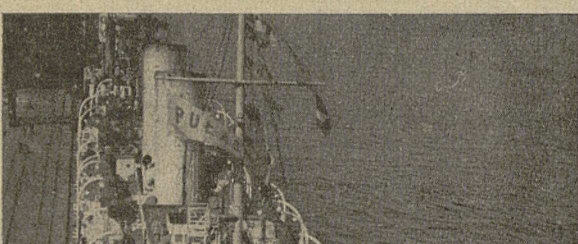
szego do poznania, aniżeli transport morski.

Powyższe moje uwagi miały na celu podkreślenie, że nie bagatelizuję zupełnie przygotowania młodzieży do wykorzystania naszego dostępu do morza. Chciałem jednak równocześnie zwrócić uwagę na możliwości naszego t. zw. „handlu morskiego", a to dlatego, że są narody, które całe obecne bogactwo zawdzięczają handlowi, t. j. pośrednictwu w wymianie między państwami. Są państwa, które swój bilans dodatni, płatniczy, zawdzięczają przewozowi morskiemu i w których duży odsetek ludności znajduje w tym swój zarobek.

Czy Polska ma naturalne warunki, aby pośrednictwo w wymianie towarowej lub przewozie morskim mogło się u nas tak dalece rozwinąć, aby z tego czerpać dochody — *niezależnie* od własnej wymiany towarowej lub przewozu statkami własnych produktów? Obecnie napewno nie. Musimy pokonać przede wszystkim trudności, aby chociaż naszą własną wymianę towarową i nasze własne przewozy, choć w 50%, odebrać innym, o wiele od nas gospodarczo zdolniejszym**).

Trudności, jakie mamy do pokonania — leżą przede wszystkim w naszej strukturze gospodarczej i społecznej.

**) W obecnej chwili przewozimy pod naszą banderą koło 10%.



S/p. „Pułaski" w Ameryce Południowej

Mówić o „handlu morskim" wtedy, gdy w kraju handel wewnętrzny jest kopciuszkiem ledwie tolerowanym, gdzie kupiec jest nieraz synonimem gorszego gatunku ludzi, gdzie tego fachu ima się każdy niepowołany, gdy wszystko inne go zawiedzie, gdzie nie ma ani tradycji handlu, ani do niego zamiłowania, a inna mentalność dotychczasowego stanu kupieckiego, jest dla nas obca duchem i b. często wypaczona — jest bardzo trudno.

Młodzież nasza nie może *przeskoczyć od razu do „handlu morskiego"*, pozostawiając stan kupiecki i stan naszego handlu wewnętrznego w tym stanie — jaki obecnie w kraju panuje.

Nie łudźmy się, że można stać się narodem aktywnym w handlu światowym, mając taki „prymityw", częstokroć wypaczony, jaki w dziedzinie handlu u nas istnieje.

Wiele, wiele na to złożyło się przyczyn — nie o usprawiedliwienie stanu obecnego mi chodzi, jedno jest jednak pewne, że nie powstanie w Polsce handel światowy (morski również), gdy z gruntu nie przeorganizujemy naszej psychiki w tym kierunku, nie wyrobimy w społeczeństwie uznania dla tej dziedziny pracy gospodarczej i nie postawimy go na należnym mu w strukturze gospodarczej kraju — poziomie.

Dlatego pozwoliłem sobie zwrócić na to uwagę, że młodzież nasza, kształcona w tym fachu, nie może znaleźć dość silnych korzeni dla rozwoju handlu światowego, jeżeli najpierw nie przyczyni się do *uzdrowienia samej instytucji handlu wewnętrznego kraju*. Mylą się ci, którzy myślą, że zagadnienie handlu światowego (i morskiego) można traktować samodzielnie. Handel światowy danego państwa musi czerpać swe siły ze struktury gospodarczej swego kraju.

Widzimy z przykładu naszego sąsiada ze wschodu, że ta funkcja gospodarki narodowej *nie dała się zlikwidować*, że rozprowadzenie wyprodukowanych dóbr w czasie i przestrzeni, nawet w zamkniętych granicach państwa, jest zagadnieniem *nie mniej ważnym, jak sama ich produkcja*, bez względu na to, kto jest właścicielem zakładów produkcyjnych i samych dóbr.

Te moje uwagi mają jedynie na celu oszczędzenie wielu rozczarowań, gdy nasze wysiłki w rozwoju i unarodowieniu naszego handlu morskiego — nie wydadzą upragnionych owoców. A nie wydadzą, póki nie będą miały odpowiednika w strukturze gospodarczej i społecznej naszego państwa.

*Prof. Dr F. Hilchen*

# Port i statki — to nie wszystko!

Właściwie to już niejednokrotnie poruszana była sprawa wychowania kupca polskiego.

Lecz kiedykolwiek była o tym mowa — to tak ogólnikowo, lub w tak zamkniętych ramach, że zagadnienie to nie przedostało się nigdy w dość zrozumiałej formie do świadomości opinii publicznej, nie nadano tej sprawie właściwej wagi, nie uczyniono z niej potężnego środka, który pozwoliłby rozwiązać niejeden problem społeczny i gospodarczy.

A sprawa ta staje się już najbardziej zasadniczą, gdy ogarniemy myślą ogrom możliwości, które niesie w sobie rytm nieustannej pracy, jaka odbywa się w polskich portach i w całym tym labiryncie spraw morza.

Oczywiście na sylwetkę kupca w znaczeniu światowym składa się zespół zupełnie różnych zalet i wartości — niż kupca krajowego.

W blasku wspaniałej tradycji narodów morskich, w długich okresach wzrastania morskich potęg — postać kupca zajmuje miejsce naczelne, wokół którego ogniskuje się cały korowód innych zjawisk. On to w ustawicznym kalkulowaniu, zdobywaniu, w nieustannej trosce o dobro swego interesu— powiększał jednocześnie bogactwo narodu.

Najbardziej wierną i istotną historię potęgi angielskiej czytać można ze starych ksiąg handlowych kupców angielskich. Każda nowa pozycja dochodu — ma swój odpowiednik w jakimś nowym sukcesie zdobywczym, a każde saldo dodatnie tych ksiąg coraz mocniej żłobi kształt tej morskiej potęgi.

Jest wprawdzie olbrzymia przepaść w warunkach i możliwościach geograficznych i gospodarczych, w jakich pracował kupiec angielski, a w jakich musi pracować i uczyć się jednocześnie kupiec polski.

To są zresztą sprawy znane. Nie o to jednak chodzi, lecz o właściwy stosunek wszystkich czynników, regulujących rozwój życia morskiego w Polsce do problemu wychowania kadr kupców w skali światowej.

I przyznać trzeba, że w tej mierze nie wiele dotąd posunęliśmy się naprzód, że, jeśli spojrzeć w perspektywę lat nadchodzących, to sytuacja jest raczej w chwili obecnej pełna cech niepokojących.

A jesteśmy przecież w okresie imponującego okresu osiągnięć w pracy morskiej, dzień każdy dorzuca do mnożących się kolumn cyfrowych — nowe wartości; zwiększamy tak konieczny tonaż handlowy, kupujemy i budujemy nowe statki szkolne dla mas młodzieży, która z pokładów i przez pracę żeglarską — ma się uczyć pewnych spraw morza, ma otrzymywać wychowanie morskie.

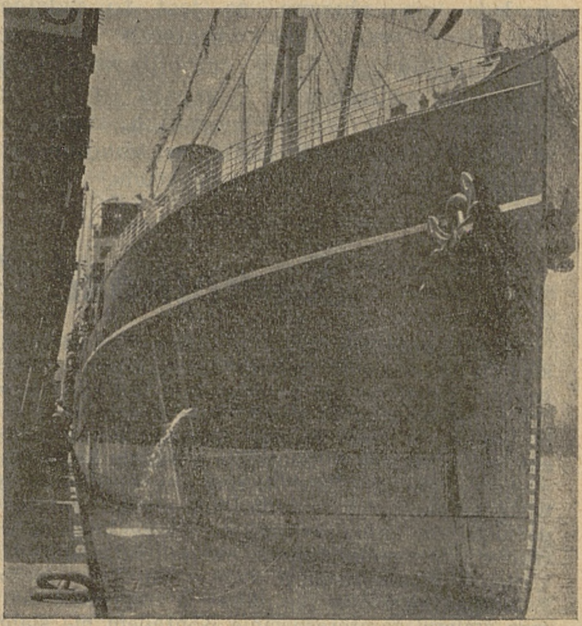
Czy przeto nie należałoby już w sposób równie żywiołowy, równie powszechny — uczynić z tej sprawy wychowywania kupca polskiego — wielkiego problemu, lub mówiąc językiem różnych manifestacyj — wielkiego hasła?

Mam wrażenie, że tak! I to byłoby hasło niebylejakie, najbardziej harmonizujące z tym rozmachem pracy już rozpoczętej, głoszące ufność w sercach, gdzie lęgnie się niepokój i troska o wielkość i potęgę narodu.

Nie jest to takie łatwe, tym bardziej, że w psychice Polaka, lądowca, trudno jest wykrzesać te cechy, które są już właściwością innych narodów. Lecz nie jest to niemożliwe, należy tylko podjąć tę akcję i nadać jej pozory wielkiej konieczności, postawić ją w rzędzie najbardziej ważnych i istotnych spraw, jakie kojarzą się z przyszłością narodu i państwa, wyolbrzymić ją do rozmiarów wielkiego zagadnienia.

Gdy z wielką troską o tych sprawach myśleć wypadnie — to mimowoli uwaga cała skupia się na młodzieży, która wypełnia uczelnie średnie i wyższe, która stanowi ten nerw zasadniczy przyszłości, a która wreszcie w niedługim czasie, jako dojrzała do udziału w sprawach publicznych, spełniać będzie tę czy inną rolę w życiu społecznym czy politycznym.

I doprawdy nie będzie tu żadnej przesady, ani nadmiernego pesymizmu — jeśli stwierdzimy, że w rzeczywistości znajdzie się bardzo znikoma ilość ludzi — mowa oczywiście o dyplomowanych i rutynowanych handlowcach, którzy odpowiadają właściwościom ekspansywności kupieckiej, którzy przygoto-



Statek przed załadunkiem

wani będą do walki o nowe rynki zbytu, o należyte wykorzystanie dla zdobyczy gospodarczych narodu potężnego w tej chwili środka, jakim jest zorganizowany transport morski.

Należy raczej bez przesady przypuszczać, że sposród młodzieży, wychowanej w nastrojach pauperyzacji, wchodzących w życie z kompleksem niezaradności, stawiających, jako ideał posadę urzędnika — ze stopniem magistra czy doktora, trzaskającego liczydłami w urzędzie państwowym — wydaje się, że nie wielu znaleźć będzie można takich, którzy bilansem własnych zdobyczy handlowych — pisać będą naszą historię ekspansji morskiej w międzynarodowym życiu gospodarczym.

Dlatego też sprawa ta znaleźć powinna rozwiązanie przez odpowiednią reorganizację wychowywania w szkołach powszechnych i średnich — z uwzględnieniem wszelkich środków, które będą mogły prowadzić do celu.

Niedawno jeden z dzienników stołecznych zamieścił wywiad z Ministrem Pełnomocnym Danii p. Schou, który oświadczył że bogactwo, jakie posiada w tej chwili jego kraj, osiągnięte zostało przez odpowiedni system wychowawczy i oświatowy, który opierał się nie na naukach humanistycznych, lecz technicznych i ekonomicznych.

Lecz nie tutaj jest miejsce na precyzowanie tego czy innego systemu nauczania, na stwierdzanie, jaki rodzaj nauk jest bardziej odpowiadający potrzebom wychowawczym; jest to przedmiot władz oświatowych, nasze uwagi są tylko apelem, wypływającym z głębokiej troski o typ polskiego kupca - zdobywcy.

Jeśli zaś mówić o teraźniejszości — to wydaje się słuszne, że jest to wdzięczny teren pracy dla wszelkich organizacyj handlowych, które zmobilizować mogą potencjał entuzjazmu i zapału młodzieży, garnącej się do spraw morskich, zrzeszonej w kołach szkolnych LMK, w Akademickim Związku Morskim, w Harcerstwie.

Będzie to jednoczesnym wypełnieniem luki w t. zw. wychowaniu morskim młodzieży, które zwiększając kadry wyszkolonych żeglarzy, spełnia tylko rolę propagandową morza, przysparzając raczej społeczeństwu wątpliwych entuzjastów morza, niż ludzi wprawdzie bez romantycznego poloru, lecz rozumiejących morze, jako potężny środek bogacenia się.

Raduje każdego niezmiernie fakt, że w Gdyni rozpoczęta zostanie wkrótce budowa reprezentacyjnego, wspaniałego Domu Żeglarza, lecz jednocześnie smuci inny fakt, że prawie nie mówi się o szkołach handlu morskiego, a istniejące liceum handlu morskiego w Gdyni, mieści się w jednym niewielkim gmachu wespół z kilku innymi szkołami.

Istnieje w ogólnym układzie sił, które wprawiają w ruch całe nasze morskie życie — brak proporcji. Gdy stwarza się potężny instrument transportu morskiego w postaci rozbudowy portów, zwiększania tonażu i stwarzania całego szeregu przeróżnych komórek życia portowego — to jakoś dziwnie wydaje się, że pozostawia się jednocześnie odłogiem sprawę wychowania kupców, którzy zdolni byliby w pełni ten zorganizowany środek transportu wykorzystać.

Ta niewątpliwie trudna sprawa wychowania typu kupca - zdobywcy, który stanowić ma istotną siłę zdobywczą narodu — jest równie ważna, jak każde nowe posunięcie w kierunku usprawnienia poszczególnych elementów transportu morskiego.

Wymaga ona wiele wysiłku i to wysiłku systematycznego, skoordynowanego, gdyż nie łatwo jest przekształcić powszechny sposób myślenia, zamykającego się częstokroć w ciasnych, pozbawionych szerszych horyzontów ramach — na taki, który byłby bliski ideału.

Port i statki handlowe żyją już pełną skalą życia, skupiają na sobie uwagę przedsiębiorczości i inicjatywy narodu.

Ale port i statki—to jeszcze nie wszystko.

**Stanisław Zadrożny**

# Samotność Józefa Conrada

Prawdopodobnie żaden z autorów dwudziestego stulecia nie wzbudził takiego zainteresowania swoją osobą i żaden nie był przedmiotem tak sprzecznych opinij zarówno co do swojej twórczości, jak i swojej osoby, co Józef Konrad Korzeniowski. Siedem czy osiem książek o Konradzie w języku angielskim, obszerne studium prof. Ujejskiego w polskim, powódź artykułów w publikacjach całego świata — pochlebnych, entuzjastycznych, pochwalnych, a nierzadko i antagonistycznych, pełnych zarzutów — odstępstwa i „zaprzedania się" — oto plon głosów, świadczących o tym, że nawet w trzynaście lat po jego śmierci zainteresowanie Konradem nie słabnie wcale; przeciwnie wzmaga się; szczególnie teraz, gdy nauka o ludzkiej psyche czyni coraz większe postępy i zaczyna zaliczać się do szeregu nauk poważnych.

Nie ujmując nic jego twórczości i talentowi, można śmiało powiedzieć, że Konrad interesuje krytyków i biografów przede wszystkim jako skomplikowana, fascynująca osobowość, jako medium do badań psychologicznych, a dopiero później jako twórca.

Tudno wprawdzie w krytyce literackiej oddzielić osobę autora od jego twórczości, lecz w studiach o Konradzie analiza jego osobowości zajmuje zawsze najwięcej miejsca.

Tak zresztą i być powinno, gdy w grę wchodzi fenonem literacki; w danym zaś wypadku, ze wszystkich fenomenów literackich, największy bez-

sprzecznie, najbardziej tajemniczy i najmniej zrozumiały.

R. Curle, jeden z biografów Konrada, omawiając tajemniczą stronę jego osobowości, w pracy swojej „Last Twelve Years of Joseph Conrad", pisze:

„Często trudno było zrozumieć jego myśli... tak trudno, że... człowiek mógł łatwo dojść do zupełnie mylnych wniosków. Z chwilą jednak, gdy poznało go się bliżej, człowiek jak przez gęstwinę lasu widział promień jego wierności dla ideału, tej wewnętrznej trzeźwości, o której tak często pisze w swoich dziełach".

I dalej —

„I to odczucie jego podwójnej osobowości wzmagało się jeszcze bardziej, gdy człowiek wyczuwał, że umysł jego składał się jakby z szeregu odmiennych poziomów i że mógł on z łatwością zeskoczyć z każdego z nich i przerzucić się na inny".

C. J. Jung w swojej doskonałej książce p. t. „Typy psychologiczne", klasyfikuje taki rodzaj umysłowości jako typ intuicyjny. Według Junga typ intuicyjny posiada niezwykłą łatwość utożsamiania siebie z inną postacią, szczególnie zaś z taką, która przemawia do jego wyobraźni. Typ taki nie posiada stałej osobowości innych typów, lecz często wciela się, choćby na krótki czas tylko, w inną postać, potem przerzuca się znowu. Wszyscy chłopcy w wieku od 7 do 15 lat przechodzą przez „intuicyjną fazę" i prawdopodobnie każdy z nas, cofnąwszy się myślą wstecz do lat chłopięcych, przypomni sobie jak stawiał siebie nieraz w roli podróżnika, odkrywcy lub dowódcy stutysięcznej armii.

O intuicyjnej naturze Konrada, lub jego romantyzmie, który cechuje natury intuicyjne, świadczą listy wuja jego Tadeusza Bobrowskiego, w których często ostrzega swego siostrzeńca przed zbytnim poddawaniem się ułudzie i doradza mu, aby starał się kultywować w sobie życiowy realizm.

W liście z dnia 20 września 1869 r. Bobrowski tak pisze do swego siostrzeńca:

„...kierujemy twoim wykształceniem i damy ci wszystko, co będziesz potrzebował. Ty, ze swej strony, musisz pracować i dbać i zdrowie. Mimo, że to ostatnie spoczywa w rękach Boga, wierzę, iż odzyskasz je całkowicie, jeśli będziesz stosować się do rad starszych i jeśli **nie będziesz poddawać się uczuciom i myślom,** które nie są naturalne w twoim wieku".

W „Last Essays" sam Konrad zdradza intuicyjność swojej natury, pisząc, jakie wrażenie wywoływała nań literatura podróżnicza:

„Moje serce i mój gorący współudział przerzucały się ze strefy polarnej do strefy podzwrotnikowej, pod urokiem problemów jednej i drugiej, a jeszcze bardziej pod urokiem ludzi, z których każdy, niczem mistrz wielkiej sztuki, pracował stosownie do swego usposobienia i swego temperamentu nad uzupełnieniem obrazu naszej ziemi. W latach uczniowskich prawie codzień poświęcałem godzinę ich towarzystwu. I nawet dziś sądzę jeszcze, że było to towarzystwo przyjemne".

Intuicyjna natura Konrada tłumaczy również dlaczego większość męskich postaci w jego powieściach jest tak zbliżona do życia, wówczas, gdy inne, a szczególnie kobiece, są niewyraźne, mgliste, jakby poruszające się za zasłoną. O intuicyjności Konrada świadczy również szeroki zasięg jego umysłu, jego recepcyjność i dar lingwinistyczny.

Konrad od najmłodszych lat był zapalonym czytelnikiem literatury podróżniczej, która na życie jego wywarła olbrzymi wpływ.

W artykule „Tales of the Sea", który ukazał się w r. 1898, a następnie został przedrukowany w „Notes on Life and Letters", pisząc o Cooperze i Marryacie, dwóch jego ulubionych autorach, Konrad powiada:

„Sądzę, że w całej beletrystyce nie ma dwóch autorów, którzy by w równej mierze wpłynęli na tyle żyć i pchnęli tyle istot na drogę do zaszczytnej i pożytecznej kariery. Z oddali czasu i przestrzeni tych dwóch ludzi innej rasy nakreśliło również bieg życia autora niniejszego opowiadania."

Zaiste dziwnie i niezwykle ułożyło się to życie. To, co dla milionów chłopców na zawsze pozostało w sferze niezniszczalnych marzeń, Konrad wcielił w życie, mając lat siedemnaście. Jego zamiary, myśli, marzenia — wszystko oblekło się w realną formę, gdy w roku 1873, jako młody poszukiwacz przygód, wysiadł z wagonu ekspressu wiedeńskiego na dworcu marsylskim, wstępując od razu w nowy zaczarowany świat. Przygody? Miał ich poddostatkiem podczas pierwszego roku swej morskiej kariery: Podróż na statku francuskim do Centralnej Ameryki z ładunkiem kontrabandy, powrót do Francji, szmugiel broni do Hiszpanii podczas powstania karlistów, pojedynek i awaria — jeśli o przygody chodzi, wystarczyłoby mu ich na całe życie. Jednakże w powieściach jego i wyznaniach wyczuwa się rozczarowanie, jakiego doznał już w krótkim czasie po obraniu zawodu marynarza. Ani morze nie było tak piękne, ani przygody tak fascynujące, jak o tym czytał w książkach. Jeśli tak, cóż więc stało na drodze powrotu do Krakowa?

Trudno odpowiedzieć na to pytanie. Może Konrada ciągnęła chęć poznania dalszego świata, może była to miłość dla nieznanego żywiołu, który poznał (aczkolwiek to przypuszczenie wydaje się mało prawdopodobne), o może była to po prostu ambicja, młodzieńczy upór, niechęć powrotu do krewnych, którzy, sprzeciwiając się jego wyjazdowi do Marsylii, musieli nieraz drwić z jego młodzieńczych zamierzeń.

W „Personal Record" Konrad bardzo wyraźnie mówi o sprzeciwie ze strony rodziny. Oto dwa wyjątki z jego wspomnień:

„Dla wrażliwego chłopca między piętnastym, a szesnastym rokiem życia, to poruszenie w jego małym światku wydawało się rzeczą wielce niezwykłą. Na tyle niezwykłą, że, chociaż brzmi to absurdalnie, echa tych wydarzeń błąkają się w moim umyśle po dziś dzień. W godzinach samotności i retrospekcji, łapię siebie czasem na odparowywaniu zarzutów i argumentów, czynionych mi przez ludzi, którzy umilkli na zawsze i znajdując na nie odpowiedzi, których jako chłopiec znaleźć nie mogłem, po prostu dlatego, że impulsy, które mną kierowały, były dla mnie tajemnicze i niezrozumiałe."

...„musiałem wysłuchiwać zdziwionych oburzeń, drwin i zarzutów, trudnych do zniesienia dla piętnastoletniego chłopca; ...oskarżano mnie o brak patriotyzmu, rozumu, wreszcie serca; ...przeszedłem przez katusze konfliktów wewnętrznych i przelałem w ukryciu niemało łez...".

Jean Aubry podaje jako powód jego wyjazdu do Marsylii (a więc tym samym może i niechęć powrotu do Krakowa) przyczyny natury sentymentalnej. Nie ulega wątpliwości, że Konrad darzył głębszym uczuciem dwie dziewczyny, z których jedna posłużyła mu jako model do stworzenia postaci Antonii w „Nostromo". Lecz w danym wypadku, jeśli powody takie istniały, były one przypuszczalnie wtórnym impulsem, który wzmógł tylko chęć wyróżnienia siebie w oczach własnych i w oczach swego otoczenia.

Po kilku latach pływania na statkach francuskich Konrad zaciąga się na angielski żaglowiec i płynie na wschód. Trafia znów w nowy świat — świat anglo-sasów, świat odkrywców, podróżników, zdobywców, ludzi, o których czytał w powieściach podróżniczych w latach chłopięcych. Wpływ, wywarty dawniej przez literaturę angielską, a teraz przez otoczenie, jest silny. Środowisko, typy, ludzie, z którymi stykał się uprzednio w książkach, a teraz obcuje na jawie, przemawiają do jego wyobraźni. Jest emigrantem, który znalazł się w szczególnych, niezwykłych warunkach. Samotny przechodzi przez o-



**Plątanina want**

kres asymilacji. Proces musi postępować szybko ze względu na intuicyjność jego natury i ścisły kontakt z otoczeniem anglosaskim. Jak u każdego emigranta, tak i u niego następuje psychiczne rozdwojenie — dwa światy, dwie miary poglądów ścierają się z sobą, walczą wewnątrz jego jaźni. Traci ten grunt pod nogami, równowagę duchową, którą daje świadomość przynależności do pewnego środowiska. Nie należy nawet do emigranckiego środowiska. Jest samotnikiem, kosmopolitą, błąkającym się po świecie w poszukiwaniu chimery.

Jest u Konrada nowela o tezie mglistej i tajemniczej, jak całe jego życie. Nazywa się „Ukryty sojusznik". W noweli tej kapitan statku daje przytułek swemu sobowtórowi. Trzyma go u siebie w kabinie, w ukryciu przed załogą. Sobowtór jego posądzony o morderstwo, ukrywa się przed władzami.

Nowela staje się zrozumiała dopiero po zapoznaniu się z życiem autora, właściwie z jego psychiką, z jego niezwykłą osobowością. Jest rzeczą znaną, że Konrad w chwilach depresji uważał siebie za renegata, za zbiega, ukrywającego się w obcym środowisku.

Oto urywki z tej noweli, świadczące o jego schyzofrenii:

„Ani trochę nie był do mnie podobny, pomimo to, gdy tak staliśmy z głowami zbliżonymi i szepcąc do siebie, zuchwalec jakiś, któryby ukradkiem drzwi uchylił i zerknął do środka, zdumiałby się na niesamowity widok: rozdwojony kapitan porozumiewa się szeptem ze swym drugim ja".

I dalej:

„Nie dowodziłem statkiem niepodzielnie: w kabinie siedział przecież ten obcy. Powiedzmy raczej, że nie należałem do statku całkowicie i niepodzielnie. W pewnej mierze byłem nieobecny. Idea przebywania naraz w dwóch miejscach dotknęła mnie wprost organicznie, jak gdybym przesiąkł tajemniczością do rdzenia duszy".

Jakże zrozumiałym staje się ten zwrot dla każdego, kto doznał przekleństwa emigracji. Idea przebywania naraz w dwóch miejscach: dwa światy, oba obce, nawet ten, który się opuściło przed laty w wędrówce za chlebem lub w pogoni za ułudą.

Kilka stron dalej, sobowtór Konrada, drugi na wpół zasymilowany Konrad, odzywa się do kapitana w te słowa:

„Skąd oni wiedzieć mogą, czy winien jestem, czy też nie, a także, jaka jest moja wina. To moja rzecz. Co mówi Pismo Święte? „Tułaczem i bez przytułku będziesz na ziemi". Pięknie. Więc jestem teraz tułaczem i bez przytułku. Odejdę w nocy, jak w nocy przyszedłem."

I tak oto Konrad, wrażliwy i wiecznie świadomy swej obcości w środowisku anglosasów, pływa na statkach angielskich prawie dwadzieścia lat. Morze już nie pociąga go. Wszystko, co dać mu mogło, doświadczył w ciągu swej długiej i obfitej w przygody kariery. Ma już lat 37. Jest na stanowisku kapitana. Rezygnuje z morskiej służby i osiada chwilowo w Londynie. Tu też rozpoczyna swą drugą karierę: pracuje nad „Almayer's Folly".

Decyzja jednak powstała wcześniej. Już na Oceanie Indyjskim podczas swej służby w charakterze kapitana, próbuje swoich sił jako literat. Po niejakim czasie poznaje na pokładzie „Torrens" pewnego pasażera i pokazuje mu swoje prace. Pasażer ten to John Galsworthy. Zachęcony jego entuzjastyczną oceną, Konrad postanawia pisać dalej.

Odtąd już nigdy niesądzone mu było zaznać spokoju. Obrał fach, który ze wszystkich, jakie tylko mógł obrać, był najbardziej dla niego niefortunny. Jest przecie cudzoziemcem. Pisząc w języku angielskim musi tłumić naturalne odruchy swojej rasy, przeistaczać swoją jaźń, naginać umysł do wymagań angielszczyzny. Rozdwojenie, którego doznał, pogłębia się jeszcze bardziej. W twórczości swojej nigdy nie jest 100% Anglikiem, ale nie jest też i 100% Polakiem. Jest gdzieś pośrodku; jakby zawieszony w próżni.

Co myślał ten niezwykły, samotny człowiek, gdy siedząc w małym pokoiku umeblowanym przy Pimlico Square harował jak wół nad „Almayer's Folly". Czy przewidział trudności, konflikty duchowe, wreszcie zarzuty, na jakie się narazi? Czy przewidział samotność, jaka go otoczy; brak zrozumienia — obrał przecież drogę, po której nie kroczył jeszcze nikt.

Któż to wie. Można jedynie przypuszczać. Problemy tej miary ujawniają się dopiero wtedy, gdy się ich doświadczy. Każde powołanie nastręcza swoje zagadnienia, lecz wyrastają one dopiero podczas pracy. Konrad zaawansował się dość daleko ze swoją wytwórczością, gdy wyłoniło się nagle zagadnienie jego polskości. Jako pisarz angielski nie mógł wołać głośno: „Jestem cudzoziemcem". To jest zrozumiałe, aczkolwiek to wywołuje najwięcej zarzutów. Lecz posługiwanie się obcym językiem, jako narzędziem w swojej twórczości, pociąga zobowiązania. Dla pisarza obcego pochodzenia, bardzo tragiczne zobowiązania. Wyobraźmy sobie cudzoziemca, któryby wybiłby się na czoło naszej literatury, a potem podkreślałby głośno swe obce pochodzenie. Jak ustosunkowała by się do niego opinia? I my sami. Każdy z nas — na ogół tak pobłażliwi dla wszystkiego, co obce.

Taki oto problem wyłonił się nagle przed Konradem. Co robić? Jakże często musiał powtarzać te słowa w chwilach depresji. Przekreślić wszystko, całą pracę, zrezygnować z twórczości, z tego, co

zostało zdobyte takim trudem i nadludzkim wprost wysiłkiem? Tak to było wyjście. A może rozpocząć trzecią karierę, pisać w języku ojczystym? Lecz Konrad ma już czterdzieści lat. Czasu pozostało niewiele. Musi się śpieszyć. Któż wreszcie zaręczyć może, że potrafi tworzyć w języku polskim. Powieści jego są oparte na reminiscencjach: zdania, słowa, uwagi, zasłyszane w przeszłości, cisną się pod pióro w angielskim języku. Musiałby znów zaczynać od początku. I ile by czasu zajęło opanowanie języka ojczystego? Całą młodość spędził wśród Anglików i mimo, że nie myślał jak Anglik, jednakże myślał już w obcym języku. Problemy, problemy, problemy! Nie może już ryzykować. Nie może wreszcie wyprawiać niebezpiecznych eksperymentów ze swoim rozdwojonym ja. Przenieść się w nowe środowisko, to znaczy znów przechodzić okres asymilacji, po to, żeby ostatecznie nie zasymilować się nigdy. Jest przyparty do muru. Uwikłany w sieć niezwykłych okoliczności, samotny, niezrozumiały przez nikogo, coraz częściej popada w depresję.

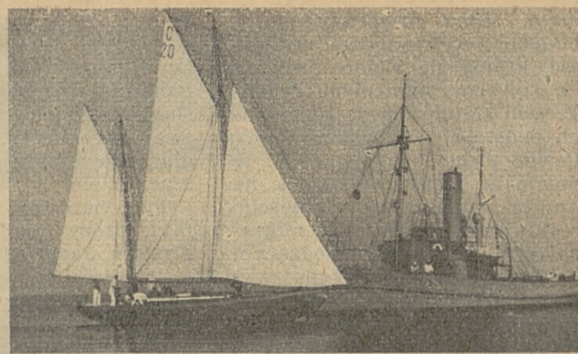
Jest jak Decoud w „Nostromo" skazany na samotny żywot na obcej wyspie. Decoud, literackie wcielenie Konrada. Oto, jak pisze o nim (o sobie) Konrad:

„...jakby w ucieczce przed samotnością pogrążał się w melancholii. Mglista świadomość zwichniętego życia, poświęconego impulsom, których wspomnienie pozostawiało gorzki niesmak w ustach, było pierwszym moralnym doznaniem jego dojrzałych lat".

W „Złotej Strzale" („Arrow of Gold") jest taki ustęp:

„Wreszcie nadszedł dzień, kiedy wszystko usunęło mi się spod rąk. Mały statek, rozbity i zgubiony, niczym jedyna zabawka samotnego dziecka i samo morze, które go pochłonęło, wyrzucając mnie na brzeg po tej awarii...".

Nadzieje młodości prysły. Jak „Tremolino" marzenia jego pochłonęło morze. Nie pozostało nic, oprócz gorzkiego zawodu i poczucia zwichniętego życia. Jest zupełnie osamotniony. To, co go dręczy, jest obcem dla innych. Kroczył przecież samotną ścieżką; nikt jeszcze nie doświadczył takich problemów. Z biegiem lat napady depresji stają się coraz bardziej gwałtowne. Zarzuty odstępstwa pogłębiają tylko jego melancholię. Jest zupełnie bezradny. Jak wytłumaczyć sytuację, w którą trafił? co



**Żaglowiec i parowiec**

powiedzieć? przecież słowa nie wytłumaczą nic; trzeba przeżyć, aby zrozumieć.

W „Personal Record", w odpowiedzi na zarzuty, pisze tak: — „Nawet przy najbardziej przychylnym ustosunkowaniu się, trudno jest dać odpowiedź na to pytanie. Niestety! Czuję, że są ludzie o niezaprzeczonej prawości charakteru, gotowi rzucić pogardliwie słowo odstępstwo. I tak więc posmak niewinnej przygody może stać się gorzki dla podniebienia. Oceniając postępowanie ludzkie w świecie, gdzie żadne wytłumaczenie nie jest ostateczne, należy uznać pewne rzeczy za niewytłumaczalne. Nie można wypowiadać zarzutów wiarołomstwa z lekkim sercem. Pozory tego nikłego życia są zwodnicze, jak wszystko, co podpada pod sąd naszych niedoskonałych zmysłów. Głos wewnętrzny może pozostać wierny w swych ukrytych radach. Wierność dla specjalnej tradycji może przetrwać wypadki niepowiązanego żywota, idąc wiernie drogą, nakreśloną przez niewytłumaczalny impuls".

Tyle tylko mógł powiedzieć Konrad, a może tyle tylko chciał powiedzieć. Był zbyt dumny, aby się tłumaczyć: zawiłe wyjaśnienia byłyby tylko żebraniem o litość, dla tych, co potrafiliby go zrozumieć.

W ostatnich latach coraz częściej ogarnia go chęć powrotu do ziemi, z której wyszedł. Czuje widać zbliżający się koniec. W jesieni 1924 r. umiera w swojej posiadłości w hrabstwie Kent, samotny, w otoczeniu swej najbliższej rodziny i przyjaciół, lecz obcy im umysłem i duchem.

**Leonard Cwalina**

# Na baku mówią, że ...

Naprawdę, nie wiadomo, o co bardziej należałoby posądzać pewne pisma prasy codziennej: czy o łatwowierność, nie licującą z fachem dziennikarskim, — czy o bezmyślność w lansowaniu plotek, najzupełniej nie sprawdzonych, a wyssanych z palca, — czy wreszcie o świadome, karygodne szerzenie kłamliwych sensacyj, gwoli tylko zadośćuczynienia łakomstwu czytelników specjalnego typu, lubujących się wszystkim, co trąci jakimkolwiek cudzym nieszczęściem.

Nie tak dawno, bo w sierpniowym n-rze „Szkwału" pisaliśmy, jak to prasa już w dniu 12 lipca podała notatkę o „zniknięciu bez śladu" jachtu AZM-u „Wojewoda Pomorski", mimo, iż jacht ten miał rejs ukończyć dopiero 23 lipca i do tego czasu nieobecność jego w porcie była najzupełniej zrozumiała.

A oto druga już w tym sezonie żeglarskim kaczka dziennikarska tego samego typu: W dniu 18 września prasa obwieściła (niektóre pisma na miejscach naczelnych) o katastrofie innego jachtu AZM-u. **„Tragedia na Bałtyku!" „Jacht „Krzysztof Arciszewski" zatonął wraz z załogą w rozpaczliwej walce z huraganem!"** — wspaniałe, jeśli chodzi o dziennikarską sensację, tytuły: istny żer dla wyobraźni smakoszów. Pod tytułem zaś inteligentny opis tragedii: **„Załoga do ostatniej chwili bohatersko walczyła z nawałnicą. Burza jednak była tak silna, że strzaskała maszt i rozbiła kadłub jachtu, który zatonął. Załoga jachtu prawdopodobnie zatonęła. Przynajmniej do tej pory żadnego z jej członków nie odnaleziono. Wczoraj wieczorem widziano w okolicach Visby na wzburzonym morzu złamany maszt oraz koło ratunkowe z napisem „Krzysztof Arciszewski".**

Co działo się z telefonami redakcyjnymi w biurach Zarządu Gł. LMK, co w Zarządzie Gł. AZM-u, trudno opisać. Przez cały dzień dziesiątki osób, najbliżej zainteresowanych tragedią — z godziny na godzinę, z minuty na minutę głosem drżącym od serdecznego niepokoju, z lękiem śmiertelnym w sercach — dopytywało się o nowe wieści, o los synów, braci, narzeczonych czy tylko bliskich kolegów. Trzeba było zobaczyć spłakaną twarz matki-staruszki, która błagała o jakiekolwiek wiadomości, — trzeba było to widzieć, by zrozumieć, ile nieszczęścia prawdziwego może przy-

sporzyć jedna niesprawdzona, a pochopnie wydrukowana wiadomość, której nie wolno, nie wolno z czystym sumieniem drukować, jeśli się nie ma do tego żadnych podstaw rzeczowych.

Pewne pismo, zamieszczając tę sensację na pierwszej stronie, na czwartej jednocześnie zamieściło sprostowanie, ale w jakże mikroskopijnym formacie, uchodzącym zupełnie uwagi. To jest najzwyklejsza, delikatnie mówiąc, nieuczciwość. Tytuł zaś tej notatki prostującej: **„Krzysztof Arciszewski" ocalał"**. Jakże to? Z czego „ocalał", jeśli nie tonął?

Jedno z pism całą odpowiedzialność zwala na prasę niemiecką, która jakoby pierwsza zamieściła wiadomość o zatonięciu jachtu. Stwierdzamy jednak, że niektóre pisma polskie podały tę wiadomość **jednocześnie** z prasą niemiecką.

Cała rzecz, według dotychczasowych wiadomości, zaczęła się od tego, że jacht o mało co utraciłby kotwicę, której łańcuch pękł przy odkotwiczeniu. Nie chcąc zgubić kotwicy, do łańcucha umocowano prowizoryczną bojkę z koła ratunkowego, oznaczającą miejsce zatopienia kotwy. Jedno więc koło ratunkowe z napisem „Krzysztof Arciszewski", unoszące się na falach, starczyło do napisania całej historii ze **„złamanym masztem i rozbitym kadłubem jachtu, który zatonął z całą załogą"**.

* * *

Wszyscy wiemy, kim jest i czego dokonał kapitan marynarki handlowej Świechowski. Na niewielkim jachcie „Dal", samotrzeć ze ś. p. Witkowskim oraz p. Bohomolcem, przepłynął przez Atlantyk, zyskując sobie tym śmiałym i głośnym czynem krzyż zasługi. Człowieka tego, znanego ze swej skromności, w świecie żeglarskim otaczają należnym mu szacunkiem.

Tym bardziej więc dziwi nas fakt, który miał miejsce w Oficerskim Jacht-Klubie, pod którego banderą Świechowski przepłynął ocean. Gdy pewnego razu Świechowski zjawił się w rzeczonym klubie na pewną uroczystość — woźny go nie wpuścił, gdyż Świechowski nie miał zaproszenia. Można zrozumieć służbistość woźnego, trudno natomiast pojąć milczenie i brak interwencji ze strony obecnych przy tym kilku członków klubu, tych właśnie, którzy pierwsze kroki żeglarskie stawiali niegdyś pod fachowym okiem właśnie Świechowskiego.

Świechowski szkolił narybek Oficerskiego Jacht-Klubu, przepłynął pod jego banderą ocean, na terenie klubu ma wielu przyjaciół i bywał tu niejednokrotnie, znany i podziwiany. Za najlepsze zaproszenie winien być mu zdobyty przezeń krzyż zasługi. Świechowskiego jednak nie wpuszczono na uroczystość klubową. Świechowski jest skromny. Odszedł.

* * *

W n-rze 18-tym **„Głosu Atlantyckiego"**, powielanego na pokładzie s/s „Kościuszko", znajdujemy ciekawy artykulik, p. t. **„Bezimienni ambasadorzy"**, a świadczący o zdziczeniu obyczajów, eksportowanych przez niektórych uczestników wycieczki tym statkiem do Lizbony — Casablanki — Funchalu — Ponte del Gada — Londynu w sierpniu — wrześniu b. r.

Czytamy: **„Każdy Polak jest za granicą niejako bezimiennym ambasadorem swego kraju i ambicją naszą winno być pokazanie się zawsze i wszędzie w jak najlepszym świetle. Jak się ta ważna i delikatna sprawa przedstawiała podczas wycieczki „Na Atlantyk"? Uderzmy się w piersi i przyznajmy, że nie zawsze było zupełnie dobrze. Mogą o tym powiedzieć niektórzy mieszkańcy Marakeszu, którzy obserwowali naszych turystów zupełnie „rozklejonych" od upału, albo właścicielka willi „Quinta Bettencourt" w Funchalu, widząc zrywane bezceremonialnie kiście winogron... Wybieramy tu dwa momenty najbardziej jaskrawe, aby udowodnić, że nie zawsze pamiętaliśmy o ciążących na nas obowiązkach reprezentacyjnych"**.

Owo „rozklejenie od upału" — był to szturm turystów na jedną z kawiarni w poszukiwaniu jakiegokolwiek napoju, przy czym temperatura w cieniu wynosiła 65 stopni. Przerażona inwazją właścicielka kawiarni wzywała aż policji w obawie o całość zakładu. Jest tu również wiele winy GAL-u, który w tej porze roku nie powinien nakreślać trasy wycieczek do miejscowości tak upalnych, względnie winien zawczasu zorganizować aprowizację, przydzielając każdemu turyście odpowiednią ilość płynów do gaszenia pragnienia, lub co najmniej dając możność zaopatrzenia się w te napoje za własne pieniądze.

(j.)

# Walet

— Topenanto zgniła, dryfkotwo zatracona, lebiego sakramencka... — długo, bez przerwy i nie powtarzając tego samego wyrazu, wymyślał swej odrapanej gębie, patrząc w lusterko. — W dyby i do forpiku: za włóczęgi, za grandy...

— Walet! po śniadanie! — przerywa samowymyślania wyraźnie udawany bas starszego żeglarza.

Walet się nie śpieszy. Wybrzękując kubłami takt karawaniarski, powoli wyłazi z międzypokładu.

Nie powiodło mu się. Wrócił na statek już po rannej pobudce. Kapitan na mostku, pilot na pokładzie. Okazuje się, że czterdzieści pięć minut czekano na Waleta z podniesieniem kotwicy. Gdy Walet frunął przez wytyk na pokład — kapitan ani drgnął. Wcieranie zaaplikował pierwszy oficer.

— Zabłądziłem, panie poruczniku. Nie znam miasta, wybrałem się na grób Nieznanego Żołnierza... potem byłem na roratach...

Kamienna powaga na gębie i niewypowiedziane humorystyczny gest pokory wyprężonego na baczność Waleta roztapia mars na twarzy oficera w mimowolny uśmiech. Ale z kapitanem tak łatwo nie pójdzie — Walet wie o tym i dlatego jest markotny.

*

Nie wiadomo skąd przybył i w jaki sposób znalazł się na liście załogi. Przyszedł na statek w Gdyni, w ostatniej chwili przed wyjściem w rejs. Znalazł dawnych znajomych wśród załogi, porozmawiał z kapitanem i w rezultacie ulokował na koi mały swój pakunek — cały swój bagaż: szczoteczka do zębów, ręcznik oraz kolekcja pendzli, ołówków i farb.

Miał jakiś cudowny dar ujmowania ludzi. Dowcip, piosenka, serdeczność w obcowaniu, od razu za pan-brat z wszystkimi, jakby beczkę soli zjadł razem. Niczym nie zmącona pogoda w usposobieniu i rzetelny humor, co mu — zdaje się — zastąpiło kwalifikacje na żeglarza przy zaokrętowaniu i niejednokrotnie ratowało od grubej wsypy wobec oficerów i „starego". Rzadko kto wiedział, jak się naprawdę nazywał. „Antoni jestem" — mawiał uroczyście, gdy przedstawić się wypadało, lecz na pewno nie Antoni mu było na imię. Walet! — ktoś kiedyś krzyknął z uznaniem po jakimś pysznym kawale — i tak pozostało.

Leniuch to był okrutny i dekownik, ale dekował się inteligentnie. Ze szpakielką w ręku prześpiewa, bywało wachtę w cieniu sztaksli, lub cztery godziny oblecą przy czyszczeniu kapitańskiej tuby. — Jak słońce! — powiada. Najchętniej pracował w gęstwie lin, gdzieś z dala od bosmana, a już miał monopol na malowanie topów steng. Wwinduje się na bosmansztulu z kubełkiem farby na szyi, pośpiewa,

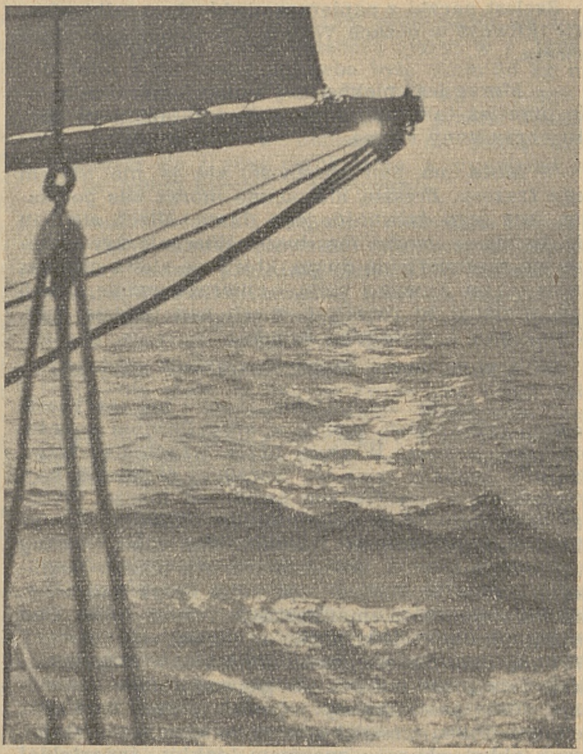
poduma i zjeżdża, gdy koniec zajęć dzwon wybije. Na białym topie pozostaje jeszcze bielsze, misternie wymalowane serduszko, przebite strzałą. Za kilka dni znów tam się wznosi, aby rysunek poprawić i jakiś ornamencik dodać. Zresztą do malowania był jedyny, bo ponoć kiedyś o Akademię Sztuk Pięknych się otarł. Za portrecistę nawet uchodził. Na pierwszy ogień poszedł kucharz. Za tłuściutki profil „mistrza", odwalony olejem na papierze do pakowania, zawsze była kiełbasa na psią wachtę. Za jakiś malunek dla intendenta Walet kurzył sobie wonne Abdulle. Tylko starszy bosman długo się nie poddawał urokowi Waleta; próbował go nawet sztorcować. Lecz i ten uległ: zasiadł w ziudwestce na deku forpika, a Walet obok, z farbami i pięknie wyheblowaną deską. „Zrobię ci twarz inteligentną — mruczał — antenatem będziesz dla swoich wnuków". Co wieczór urządzali taki seans. Walet malował powoli, wciąż skrobał, poprawiał i po prostu szykanował pozującego, subtelnie mu dając do zrozumienia, że za ewentualne dysonanse na służbie — inteligencja na portrecie może się nie udać.

Utrapienie było w portach, przy wyjściach żeglarzy na ląd. Walet pierwszy wyfruwał. Tymczasem bardziej opieszali nie mogli się doszukać butów, koszuli, marynarki lub czapki.—Walet, psiakrew!— taki okrzyk przerywał poszukiwanie i tłumaczył brak garderoby, czasem nawet w pośpiechu własnoręcznie zakotłowanej w koi. Powstawały z tego powodu niesnaski, lecz krótkotrwałe, gdyż na Waleta nikt długo gniewać się nie mógł. Rozbrajająco przepraszał, obrazowo bujał na temat swych przeżyć podczas ostatniej bytności na lądzie (wychodził przeważnie sam), wreszcie stwierdziwszy, że wspaniałe jest życie, z całej piersi śpiewał wesołą piosenkę i dyrygując marspiklem, porywał kamratów do wtóru. Po skończeniu występu, z wdziękiem kłaniał się nieobecnej publiczności.

Często prowadził rozmowy „telefoniczne". Ujmował w rękę niewidzialną słuchawkę, prosił o jakieś połączenie i gadał do nawiewnika. To dysponował wykwintny obiad w jakiejś restauracji, to prowadził rozmowy z pięknymi, oczywiście, paniami, popisując się nieprzeciętną znajomością **savoir vivre'u,** lub czasem politykował, udzielając rad i wskazówek różnym dostojnikom ze świata dyplomatycznego. Cała załoga śmiała się do rozpuku, słuchając tych improwizowanych monologów. Zdaje się, ta jego niewątpliwa inteligencja i ten humor perlisty sprawiły, iż osiwiały na morzach, surowy kapitan trzy kwadranse czekał ze statkiem na Waleta...

Walet albo dowcipkował, albo kpił. Oprócz rzeczowych spraw na służbie — w poważniejsze rozmowy wcale się nie wdawał. Zdawałoby się, starannie ich unikał. Tylko czasem, w spokojniejsze noce, tliły się dwa ogniki papierosowe na dziobie. To oficer nawigacyjny i Walet, siedząc okrakiem na bukszprycie i oparłszy wygodnie nogi o baksztagi, cwałowali w rzeźki mrok. Jednemu Orion mrugał w plątwie lin, drugi poświatę polarną obserwował. Rozmawiali poważnie. Młody oficer, ziemianin z pochodzenia, malkontencił. Nie wie, dlaczego poszedł do Szkoły Morskiej. Świat szeroki go pociągał, piękny mundur, legenda morska. Zdaje się, zawiódł. Ciężka służba, złe warunki bytu dla oficerów marynarki handlowej, różne ograniczenia, wyzysk i szykany armatorów. Trudno przy tym o pracę. Z błyszczącego pokładu m/s „Piłsudski" los go rzucił na ten grat żaglowy. Gorzka krytyka poczynań morskich w Polsce, kubeł żółci na literatów - marynistów, ironia na temat „jachtów i frachtów", wreszcie złość, że kuszą młodzieńców piękną fregatą szkolną, cyganią światem tęczowym, aby potem wypluć człowieka, niby nieużyteczną pestkę.

— Dziwi mnie — ciągnie oficer — że pan, człowiek inteligentny, talent, sądzę, malarski, mając du-



**Z letnich podróży**

że możliwości na lądzie, chce się obijać po kubrykach, pocić i brudzić przy naładunkach i wyładunkach, wreszcie szpaklować zmurszałe maszty i żreć pieską strawę z niedomytego kubła?

Walet nagle staje się inny niż zwykle. Twarz jego traci ten codzienny wyraz kpiarsko-szelmowski, a w oczach czai się zaduma.

— Widzi pan — głos jego drży jakąś nutą nieśmiałości — widzi pan, panie poruczniku, mógłbym wykręcić się analogicznym pytaniem: dlaczego pan nie pilnuje orki, obory, sianokosów, żniw, dlaczego pan nie poluje, nie gra w tenisa z miłymi sąsiadkami? Nie zadam jednak panu tego pytania, bo wiem dlaczego tak jest, jak jest. Jesteśmy strasznie podobni do siebie: obu nas wchłonął żywioł morski. Tylko ja sobie zdaję z tego sprawę, a pan nie. No i różny punkt patrzenia mamy na nasz los. Pan patrzy na morze z perspektywy przesolonego sztokfisza i ciężkich warunków bytowania, zapominając o reszcie. Ja mam inny punkt widzenia: patrzę na morze od jego atrakcyjniejszej strony. Rzeczy, poruszone przez pana to dodatek, zresztą uciążliwy, z którym przy umiejętności i sprycie można jakoś dać sobie radę. Wiem, że jestem złym żeglarzem, wykpiwam się jak mogę od wszelkiej pracy, ale muszę być na morzu, nawet w śmierdzącym kubryku, nawet przy pieskiej — jak pan mówi — strawie. Nie, nie legenda-bajka mnie gna. Nie wierzę w plastelinowe oceany i w wieńce, rzucane na szyje marynarzy przez cudne Hawajki, przy łkaniu gitar. Czternaście rejsów na różnych trampach wybiły mi z głowy kinowe sny o wyspach koralowych i o **dolce far niente** pod białymi żaglami. Kocham morze i życie na morzu takie, jakie jest, jakie i pan zna. Pan też kocha, tylko podświadomie. Sny pańskie na białej fregacie się nie spełniły i żółć pana zalała. Ale dlaczego pan nie wrócił na ląd, dlaczego się pan pazurami trzyma byle pudła? Zawód? Fach? Nienawidzi pan morza? Ech, panie! Kto wie, czy czasem wspaniały, szatański skurcz nienawiści nie jest wyrazem najgłębszej miłości...

Szelest paczki z papierosami; błysk zapałki zdradził tkliwość w oczach Waleta i pobłażliwy uśmiech oficera.

— Morze jest piękne! — ironizuje porucznik. — To przecież taki oklepany, wyświechtany i po prostu obrzydzony frazes.

— Może ma pan słuszność, ale ja nie użyłem tego frazesu. Zresztą nie piękno morza nas pochłania, lecz jego dziwność, jego dusza. Niech się pan nie śmieje — morze ma duszę. Wiecznie żywe morze ma nieśmiertelną duszę, która się zlewa z naszą duszą — no, z pana i moją — nierozerwalnie. Niech pan spróbuje to rozerwać, niech pan pójdzie orać. Kipnie pan z nostalgii i kropka.

— Z pana, panie Walet, poeta, nie marynarz.

— Nie poeta, ale, istotnie, może i nie marynarz. Jestem człowiekiem morza w specyficznym znaczeniu tego pojęcia. Właśnie przez wspólnotę duszy. Szalenie kocham życie we wszelkiej formie, a najwspanialszym uosobieniem życia jest morze. Wczoraj mijaliśmy boję nad wrakiem. Zatonął kiedyś okręt, zginęli zapewne i ludzie. Nad nimi wieczny ruch, wieczny puls. To nie martwota piachu mogilnego. Nawet ta zielona boja, niby krzyż nagrobny, też stale się rusza, manifestując triumf życia. Pan chyba odczuwa ten nerw, tę żywotność morza? Wczoraj było złe, po prostu wściekłe, wierzgało, ciskało falą przez pokład, chciało nas porwać, zmiażdżyć. Tak, przeklinałem wczoraj morze. Dziś jest pokorne. Pulsuje odgłębnym spazmem — nie złości, lecz jakby skargi, spazmem jakby śmiertelnej krzywdy, wyrządzonej przez kogoś najukochańszego. Dziś morze pokorne... Bywa też morze łaskawe. Ledwo, ledwo drga. Złocista droga prowadzi prosto w słońce. Trudno o grzech na takiej drodze. Morze szepce wtedy: ufasz mi?

— Dla mnie morze łaskawe, gdy mam fordewind. Good night, poeto.

*

Kapitańskie siwe oczy spod krzaczastych brwi niepokoją Waleta. Często czuje, jak świdrują jego kark, lub wprost sondują Waletowe oczy. Te trzy kwadranse zwłoki... Walet przycichł, stracił humor. Rejs się kończył, wszyscy myśleli, że dlatego Walet inny.

Wreszcie wyrzucono cumy w porcie gdyńskim.

— Na lewej burcie zbiórka żeglarzy — pada komenda.

Przed szereg zjawia się kapitan.

— Doliński, wystąp!

Wszyscy zdumieni: nie słyszeli tego nazwiska na statku.

Wystąpił Walet.

— Pójdziecie swoje roraty odprawiać na bicz! Już ja was urządzę...

— Rozkaz, panie kapitanie! — głos ochrypły, po twarzy wionęła czerwona chmurka.

*

Po dwuch tygodniach ten sam statek podnosił kotwicę na redzie gdyńskiej. Kręcą chłopcy korbę braszpilu, burta połyka łańcuch kotwiczny. Jakiś płowowłosy żeglarz koniuszkami lewej ręki pomaga, prawę ręką gestykuluje. Widocznie coś wesołego opowiada, gdyż wszyscy się śmieją.

Oczywiście, Walet.

**Feliks Zahora**

**NASI SĄSIEDZI NAD BAŁTYKIEM**

# Mlekiem płynąca Dania

Rozsławiły szeroko po świecie imię wikingów wyprawy zamorskie, podejmowane przez ludy, osiadłe we współczesnej Danii czy na półwyspie Skandynawskim. Już w początkach V w. podbijają Brytanię Jutowie, Anglowie i Sasowie. Powtarzają się te najazdy w wieku IX i następnych, a opowieści, jakie pozostały po nich, przekazywane z ojca na syna, wskazują warunki wypraw na zachód i wschód, podając zarówno imiona wodzów, jacy pa świecie roznosili sławę skandynawskiego oręża, jak i władców państw sąsiedzkich, z którymi wikingowie toczyli boje. Śród imion tych napotykamy jedno, którego brzmienie, Burisleif, nie powinnoby ujść naszej uwagi. W słowiańskim władcy, którego tak zwą sagi wikingów, łatwo odgadnąć naszego Chrobrego, choć czyny wojenne, jakie mu przypisują, odpowiadać będą raczej osobie Mieszka I.

Ważnym też dla nas będzie szczegółem, że w tej wczesnej dobie dziejowej, gdy w pierwszej połowie X w. Gorm Stary jednoczył w państwo duńskie szereg drobnych księstw, leżących na półwyspie Jutlandzkim, na wyspach i na południowym skraju dzisiejszej Szwecji, już wówczas istniały jakieś nieznane nam bliżej stosunki sąsiedzkie pomiędzy Danią a tworzonym przez Piastów w tym samym czasie państwem Polan. — U ujścia Odry, w bezpośrednim pobliżu głośnego podówczas portowego i handlowego miasta Wolina, leżał Jomsborg, osada drużyny rozbójniczej, śród której przeważali zapewne Duńczycy.

Toczyły się więc naówczas walki duńsko-polskie o posiadanie ujścia Odry, które niezwykle cennym być musiało dla powstającej wtedy Polski, tam bowiem, w owym Wolinie wiązały się szlaki handlowe lądowe, wiodące poprzez doliny Odry i Wisły ku wybrzeżom morza Czarnego, ze szlakami bałtyckiej żeglugi przybrzeżnej. Współcześnie toczyły się też i walki duńsko-niemieckie, a wynikiem ich będzie chrzest króla Danii, Haralda Sinozębego w r. 965 oraz utworzenie biskupstw duńskich, podległych w zasadzie arcybiskupstwu bremeńskiemu.

Okres to w dziejach Danii naogół burzliwy i wojenny. Wszakże córka Mieszka I, Sygryda, wydana przezeń w r. 985 za szwedzkiego Eryka Zwycięskiego, owdowiawszy, wyjdzie zamąż za Swena Widłobrodego, a synem jej będzie Kanut Wielki, król Danii, zdobywca Anglii, Sambii i Norwegii, któremu ponadto cesarz niemiecki oddał marchię szlezwicką. Niedługo wprawdzie, bo tylko przez lat 20 niespełna (1016—1035), do zgonu Kanuta W., władała Dania Anglią i Norwegią; wkrótce potem zeszło państwo to do rzędu wasala Niemiec, ale już po stuleciu Waldemar I w drugiej połowie XII w. zdobył Holsztynię i Rugię, a Waldemar II w pierwszej połowie XIII w. sięgnął po wyspy na wschodnim Bałtyku i po estońskie wybrzeże zatoki Fińskiej.

Znów przecież po tych latach daleko sięgającej ekspansji następuje stulecie wojny domowej, upadku władzy monarszej i nieszczęśliwych walk ze Szwecją, Norwegią i Hanzą. Dopiero Waldemar IV w połowie XIV w. przywrócił powagę władzy monarszej i ład wewnętrzny, a córka jego, norweska królowa Małgorzata, objąwszy po śmierci ojca i małoletniego syna rządy i w Danii również, a później w Szwecji, doprowadziła w r. 1397 do zjednoczenia wszystkich trzech państw skandynawskich mocą aktu, nazwanego unią kalmarską. Szwecja burzyła się

jednak stale przeciw wielkorządcom duńskim, a po „krwawej łaźni" sztokholmskiej w r. 1520 zerwała unię już raz na zawsze; unia duńsko-norweska przetrwała cztery stulecia.

Z początkiem XVI w. dotychczasowa ekspansja duńska zanika już raz na zawsze, wysuwają się natomiast na plan pierwszy sprawy wewnętrzne. Wprowadzona w r. 1536 reformacja i sekularyzacja dóbr kościelnych wzmacnia stan posiadania szlachty, co pociąga za sobą stopniowy upadek władzy królewskiej, a później niepowodzenia wojenne, dające w wyniku utratę ostatnich prowincyj szwedzkich. Budzi to wreszcie reakcję duchowieństwa i mieszczan, poczem w r. 1660, za Fryderyka III, państwo duńskie zostaje przekształcone z monarchii obieralnej na dziedziczną i absolutną. Następcy Fryderyka przeprowadzają reformy wewnętrzne, popierają handel, przemysł i żeglugę dalekomorską, dającą pewne zdobycze kolonialne; wreszcie pomyślne wyniki wojen ze Szwecją umożliwiają Danii odzyskanie części utraconych prowincyj oraz ceł, pobieranych od statków, przepływających przez cieśninę Zundzką.

Koniec następnego, XVIII st. znamionuje się w Danii zniesieniem poddaństwa chłopów (r. 1778), początek zaś XIX — udziałem w wojnach napoleońskich, co jednak pociąga za sobą odwet Anglii, dwukrotnie napadającej z morza na Danię, a wreszcie w wyniku wojny z Anglią i Szwecją — utratą Norwegii w r. 1814. Katastrofa ta i powojenny kryzys gospodarczy wywołuje naprzód reakcję przeciw cudzoziemszczyźnie, potem zaś rozwój w kraju idei liberalnych i dążeń do zmian ustrojowych, zakończonych wreszcie w r. 1849, za Fryderyka VII, przekształceniem państwa na monarchię konstytucyjną z corocznie początkowo zwoływanym parlamentem. Rozciągnięcie następnie na Szlezwik duńskiej ustawy o dziedzictwie tronu staje się powodem wojny prusko-austriackiej przeciw Danii, której wynikiem jest utrata Szlezwiku. Część tego kraju, mianowicie Szlezwik północny odzyskała Dania na zasadzie plebiscytu, przeprowadzonego po wielkiej wojnie europejskiej, w której — mimo silne sympatie dla koalicji — zachowała neutralność.

Niepowodzenia, przeżywane w XIX stuleciu, skłoniły Danię do skupienia uwagi na sprawach wewnętrznych, a europejski kryzys rolny z lat osiemdziesiątych ub. w. zmusił kraj ten, dotąd wyłącznie rolniczy, do zastanowienia się nad wyborem jednego z dwojga: bądź wzniesienia murów celnych w obronie przeciw napływowi taniego zboża zamorskiego, bądź też przejścia do udoskonalonej produkcji hodowlanej. Wybrano to drugie, a osiągnięte dotychczas wyniki zasługują na najgłębszy podziw i uznanie.

Dania jest jednym z najmniejszych państw europejskich, mierzy bowiem zaledwie 44.300 km przestrzennych przy 3.7 milionach ludności[1]); nie ma ona przy tym żadnych bogactw naturalnych.

Czego jednak nie dała przyroda, osiągnięto twardą pracą rąk własnych. Dania jest krajem w zasadzie rolniczym, w którym przeważa drobna własność, ponad 50% bowiem ziemi uprawnej należy do gospodarstw, mierzących od 15 — 60 ha, a tylko 0.2% stanowią dobra powyżej 240 ha. I otóż w r. 1882 rolnicy duńscy w najuboższej z okolic kraju założyli pierwszą spółdzielnię mleczarską — wzorując się na kooperatywach rochdalskich; obecnie z 1700 przedsiębiorstw mleczarskich 1400 należy do spółdzielni, posługujących się udoskonalonymi przyrządami do sterylizacji, pasteuryzacji oraz wyrobu masła i serów. Jak przy tym doskonaliła się z czasem produkcja, niech świadczą cyfry: w r. 1880 do wyrobu 1 kg masła potrzeba było około 30 kg mleka, w r. 1934 zaś — już tylko 23.5 kg; w ciągu tego półwiecza liczba krów wzrosła prawie dwukrotnie, udój roczny w obliczeniu na jedną krowę zwiększył się z górą dwukrotnie, a wydajność masła od jednej krowy — trzykrotnie.

Obok rolnictwa i hodowli o dochodach mieszkańców Danii stanowi również rybołówstwo morskie. Rybacy duńscy posiadają około 6.000 kutrów motowych, a więc niewiele mniej, niżeli na Bałtyku mają ich razem Szwecja, Finlandia i Niemcy; ponadto liczba duńskich łodzi rybackich bez motorów dochodzi do 10.000, przy czym przemysł ten daje zatrudnienie stałe 13.000, dorywcze zaś 6.000 ludności. Roczne połowy morskie, wynoszące około 90.000 ton, pozwoliły na eksport z górą połowy tej cyfry, spożycie wewnętrzne bowiem dochodzi do 40.000 ton zaledwie.

Dodajmy wreszcie, że mimo braku surowców, o jakim już wspomnieliśmy, rozwinął się w Danii szereg przemysłów, umożliwiając i w tej również dziedzinie eksport poważny, bo wartością swą sięgający 20% całości. Przemysły te obejmują produkty spożywcze, jak np. oleje, produkowane z surowców importowanych, margaryna, cukier i napoje wyskokowe; dalej maszyny na użytek mleczarń i rzeźni, motory Diesla, motory i aparaty elektryczne itp. — słynie wreszcie szeroko w świecie porcelana, t. zw. kopenhaska obok szklarstwa, tkactwa, drukarstwa i t. d.

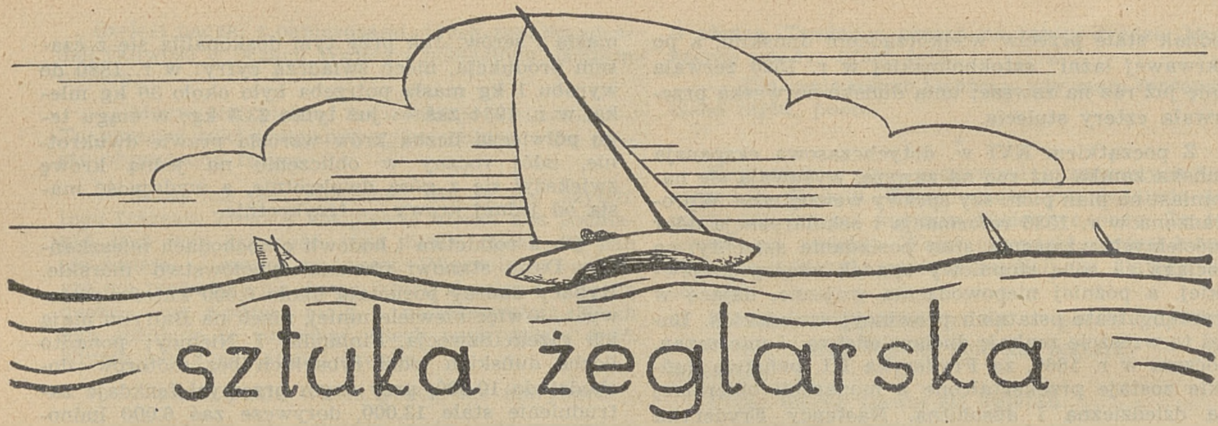
Pracą więc jedynie, boć nie dzięki wydajności słabej naogół gleby i nie dzięki zasobności podglebia osiągnęła Dania znaczny bardzo dobrobyt. Majątek narodowy Danii, oceniony był w r. 1926 na 6 prawie miliardów złotych dolarów, co na głowę mieszkańca czyniło 1.715 zł. dol.; trzykroć większy zaledwie był wówczas majątek narodowy Polski, obszarem dziewięćkroć większej, a zasobnej przy tym w skarby naturalne, których tu wyliczać nie mamy potrzeby; ocenialiśmy go wówczas na 17 miliardów zł. dol., co czyniło 596 zł. dol. na 1 mieszkańca. Ileż większy od naszego jest dochód społeczny pracowitej ludności Danii: w r. 1933 wyrażał się on kwotą 1.000 koron, t. j. 1.170 zł na mieszkańca, w Polsce zaś w tym samym roku — kwotą 500 zł.

Umie też Duńczyk przeznaczać dochody swe na cele pożyteczne, jak tego dowodzić może bodaj przykład jednego z piwowarów duńskich, który, umierając, olbrzymi browar swój zapisał akademii umiejętności. Dziś browar ten pod zarządem pięciu członków akademii nie tylko idzie znakomicie, ale i łożyć może na badania oceanograficzne i archeologiczne, na wydawnictwa nie opłacających się jakoby kasowo klasyków lub na druk słownika języka duńskiego, zasilając ponadto muzeum rzeźby w Kopenhadze, wznosząc liczne pomniki w stolicy i t. p.

Ma niewątpliwie Dania w czasach ostatnich pewne, kłopoty, m. inn. wskutek ograniczeń importowych W. Brytanii, która dąży do rozwoju wytwórczości rolnej i hodowlanej swych dominiów, — jak i wskutek budzącego się jakoby wychodźtwa ludności wiejskiej do ośrodków miejskich. Wierzyć przecież trzeba, że naród, który przez stulecia nie załamywał się nawet w obliczu klęsk, który przy tym stworzył przedziwny w swej prostocie ustrój demokratyczny, który wreszcie już raz, przed laty pięćdziesięciu zdał egzamin w dziedzinie gospodarczej,— że naród taki przezwycięży i te trudności, jakie grozić mu mogą w przyszłości.

**Stanisław Poraj**

[1]) Dane z roku 1935.



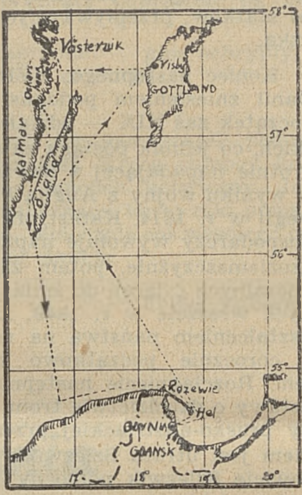

# Pionierski rejs

Z tytułu naszego położenia geograficznego jesteśmy krajem o charakterze niemal całkowicie śródlądowym. Pomimo to ożywia nas ambicja przyswojenia sobie wszystkich tych właściwości psychicznych, które w sposób naturalny wytwarzały się dotąd jedynie u narodów wyspiarskich o rozległej morskiej linii brzegowej. W zespole środków, przy pomocy których zmierzać pragniemy — wbrew warunkom przyrodzonym — do podobnego przeobrażenia się, naczelna rola przypada, siłą rzeczy, systemom wychowawczym, mającym gwarantować nawarstwianie się, coraz głębiej i powszechniej obeznanych z morzem, pokoleń. O tym, że — dla podobnie zwróconej twarzą ku dalszej przyszłości metody — nawskroś zasadnicze znaczenie posiadać będzie sprawa rozpowszechnienia się u nas, a zwłaszcza wśród naszej młodzieży, sportów morskich — podkreślać w tym miejscu jest zbyteczne.



Fot. O. Jabłoński **„Wiking“ w przeskoku przez Bałtyk**

Spośród dwu możliwych do kultywowania odmian sportu morsko-żeglarskiego, a mianowicie regatowej i turystycznej, jedynie ostatnia posiada widoki szerszego rozwoju, jako znacznie tańsza, dostępniejsza i bardziej atrakcyjna dla ogółu, a przy tym reprezentująca o wiele więcej danych — niż gałąź regatowa — do wywoływania pożądanych przemian w psychice adeptów. Jest to aż nazbyt oczywiste dla każdego orientującego się w sprawach żeglarskich i tym samym dostateczne dla stwierdzenia, że na odcinku żeglarskim obok wstępnego szkolenia mas w sztuce żeglarskiej hasłem dnia stać się winno nadewszystko popieranie rozwoju turystyki morsko-żeglarskiej, a w drugim dopiero rzędzie uwzględnianie aspiracyj żeglarsko-zawodniczych.




**Rejs „Wikinga“**

Podstawowym typem stateczku, nadającego się najbardziej dla celów żeglarsko-turystycznych, jest jacht kilowo-pokładowy o wyporności od 4-ch ton wzwyż. Ze względu na prostotę swych urządzeń statki takie są przeważnie znacznie tańsze niż jachty używane dla celów regatowych. Pomimo to są one jednak jeszcze za drogie w stosunku do przeciętnych możliwości naszych obywateli (od 5 tysięcy zł wzwyż) i na tym polegała dotąd główna przeszkoda do szerszego rozpowszechnienia się u nas tak bardzo pożądanej formy sportowej, a zarazem światoznawczej.

W sąsiadującej z nami Rosji Sowieckiej, w której do masowego wychowania morskiego młodzieży dzisiejsze czynniki kierownicze przywiązują szczególnie duże znaczenie, powstała przed kilku laty idea, aby trudność tę wyminąć przez zastosowanie dla celów turystyczno-sportowych szalup ratunkowych, wiosłowo-żaglowych, z przeznaczonych na złom statków handlowych. Wychodzono przy tym z założenia, że ten rodzaj stateczku, przy umiejętnym kierownictwie, jest nie mniej bezpieczny niż jachty, ze względu zaś na konieczność znoszenia przez załogę o wiele większych niewygód i wysiłków morskich, przedstawia sobą tym większą wartość jako środek hartująco-wychowawczy. W wyniku przeprowadzonych w tym względzie prób, idea



Fot. O. Jabłoński **„Wiking" po powrocie do Gdyni**

ta została w ZSRR zaaprobowana przez czynniki miarodajne i od paru lat jest dość szeroko stosowana w praktyce przez tamtejsze organizacje.

Kwestią zaszczepienia podobnej idei na naszym gruncie zajął się u nas znany szeroko organizator życia żeglarsko-sportowego, porucznik marynarki handlowej Jan Kuczyński. Na podstawie zebranych przez siebie materiałów, dotyczących żeglugi na szalupach, zwrócił się do szeregu organizacyj żeglarskich i miarodajnych instytucyj z propozycją poczynienia pod tym względem prób praktycznych. Niestety jednak okazało się, że u nas idea podobna nie spotyka się ze zrozumieniem. W rezultacie nieudałych pertraktacyj z naszymi organizacjami żeglarskimi, Kuczyński zdecydował się samodzielnie sprawę ruszyć. Po zakupie ze złamanego statku handlowego szalupy ratunkowej, t. zw. ósemki (typ mniejszych szalup) i skaptowaniu pięciu jeszcze amatorów, podniósł w końcu lipca br. żagle na swej ochrzczonej nazwą „Wiking" szalupie i udał się w rejs turystyczny do wybrzeży szwedzkich.

Jak z prasy codziennej wiemy, rejs ten wypadł jak najpomyślniej, pomimo, iż towarzyszyły mu warunki iście próbne. Przebieg całej podróży był m. w. następujący. Po odkotwiczeniu się w godzinach wieczornych dnia 23 lipca z Gdyni, szalupa zawinęła dnia 26-go tegoż miesiąca do portu Visby na wyspie Gotland (Szwecja). W ciągu wszystkich tych trzech dni przeprawy przez Bałtyk panował silny süd-westowy i westowy sztorm. Umiejąca oceniać wyczyny morskie ludność szwedzka zaopiekowała się jak najserdeczniej wymokniętymi w ciągu trzech dni żeglarzami-pionierami. Po parudniowym odpoczynku w Visby, wyzyskanym głównie w celu wysuszenia przemoczonego w sztormie dobytku, wyprawa wystartowała do dalszej podróży, począwszy zaś od dnia 31 lipca rozpoczął się dla niej radosny okres krążenia i koczowania wzdłuż szkerowych wybrzeży szwedzkich.

Jakże bogate refleksje budzi świadomość, iż poprzez tysiączne cieśniny i przesmyki pomiędzy wysepkami, stanowiącymi ongiś przybytek i bazy wypadowe wojowniczych synów zatok — Wikingów, przesuwała się obecnie szalupa otwarta z polską banderą na rufie i wypisaną na burcie nazwą „Wiking". Jeśli zgodnie z intencjami pionierów wyruszać poczną w przyszłości masowe tego rodzaju wyprawy, czyż można będzie oprzeć się wrażeniu, iż ma się tu do czynienia z nowym wypadkiem znanego w dziejach ludzkich zjawiska — tak zwanej fali powrotnej.

W czasie krążenia wyprawy po szkerach, z czym łączyły się atrakcje takie, jak obozowanie na bezludnych wysepkach, zbieranie w lasach jagód i poławianie ryb — szalupa zawijała do następujących portów. W dniach 3—6 sierpnia — pobyt w Västervik; w dniach 8—9 w Oskarshamn; w dniach 10—12 w Kalmar, skąd nastąpił start do powrotnej przeprawy przez Bałtyk. Do Gdyni „Wiking" wrócił dnia 16-go sierpnia w godzinach wieczornych.

Towarzyszami por. Kuczyńskiego w wyprawie byli studenci Politechniki Warszawskiej: K. Głuski, S. Smoleniec, St. Frankiewicz, J. Zaniewski oraz student Politechniki Lwowskiej A. Aleksandrowicz. Charakterystyczne jest, że z wyjątkiem ostatniego z wymienionych, wszyscy inni nie należeli do żadnej z działających u nas organizacyj żeglarskich i z morzem ani żeglarstwem nie byli przed tym obeznani. Potwierdziło to w pełni tezę, iż dla realizowania wypraw turystycznych na szalupach zbyteczne jest kompletowanie załóg jedynie z osób posiadających wyszkolenie morsko-żeglarskie, natomiast dostateczne jest, gdy tylko kierownik wyprawy jest człowiekiem w pełni morskim, a reszta załogi składa się z osób reprezentujących wysoki poziom ogólnej wytrzymałości sportowo-fizycznej. Wyprawę swoją por. Kuczyński realizował pod banderą klubu żaglarskiego Ligi Morskiej i Kolonialnej „Gryf".

Pionierski rejs „Wikinga" wykazał namacalnie, iż szalupa okrętowa pod względem bezpieczeństwa życia na morzu nie ustępuje jachtom, będąc zaś bez porównania tańszą, wykazuje szczególne dostosowanie do naszych warunków i stojących przed nami celów sportowo-morskich. Nie wątpimy, iż na owoce przetartej przez Kuczyńskiego nowej ścieżki dla rozwoju turystyki morskiej czekać długo nie będziemy i jeszcze w przyszłym roku ujrzymy szereg innych szalup - wikingów, udających się na podobne rejsy po Bałtyku, a może nawet i dalej. Nadmienić tu wypada, że w szalupach podobnych dokonywane już były, i nawet niejednokrotnie, wyczyny takie, jak przeprawianie się przez oceany.

**Olgierd Jabłoński**

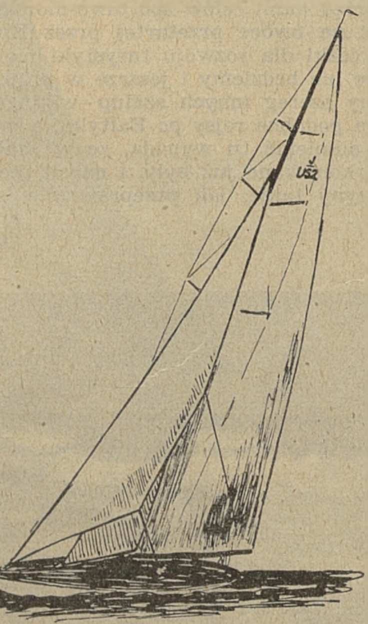


Fot. O. Jabłoński **Sztorm**

# Klęska Endeavour II

Najznakomitsza w świecie „batalia" żeglarska, odbyta w dniach 31 lipca — 4 sierpnia w Newport (Ameryka) pomiędzy milionerami Vanderbildem i Sophitem, o t. zw. „Puchar Ameryki", zakończyła się nie byle jaką rewelacją. Oto typowany powszechnie na zwycięzcę atakujący jacht Sophita „Endeavour II" został na głowę pobity w niezwykle wysokim stosunku 4:0 przez Vanderbilda, broniącego w imieniu Stanów Zjednoczonych, na swym nowym jachcie „Ranger", praw do zatrzymania pucharu. Wskutek odnoszonych raz po raz zwycięstw strony amerykańskiej, już w czwartym dniu zawodów los pucharu został definitywnie przesądzony i zbyteczne okazało się kontynuowanie regat do maksymalnej liczby siedmiu startów. Tym samym 16-ta w okresie od r. 1871 angielska próba odbicia Ameryce sławnego pucharu przyczyniła się tylko do powiększenia o jedno jeszcze ogniwo nieprzerywającego się łańcucha triumfów żeglarskich Amerykanów. W konsekwencji tego stanu rzeczy angielski potentat przemysłu lotniczego, Sophit, wracać do swej ojczyzny musiał po raz wtóry i podobnie jak wszyscy jego poprzednicy, ze słynnym Liptonem na czele, z t. zw. próżnymi rękami, pozostawiając „bezdenny" puchar nadal w skarbcu Nowojorskiego Jachtklubu, a primat żeglarsko-organizatorski w rękach amerykańskiego króla stali Vanderbilda.

Podobnie druzgocąca klęska wywarła w Anglii szczególnie przygnębiające wrażenie, w ciągu bowiem całych 70-ciu lat walk o tę nagrodę żaden jeszcze jacht angielski nie sięgał po zdobycz po tak długim okresie troskliwych przygotowań i z tylu nadziejami na zwycięstwo, jak właśnie „Endeavour II". Rozgoryczona do żywego opinia angielska utyskuje nadewszystko na przysłowiowy pech, mający polegać na tym, że przez cały czas regat panowały stosunkowo słabe wiatry, do których „Ranger" miał być rzekomo lepiej dostosowany, niż „Endeavour II". Być może, że to odegrało także swoją rolę, tym niemniej nie mogło to stanowić jedynej przyczyny, jak bowiem stwierdzają wszyscy fachowcy, nie wyłączając angielskich, jacht amerykański wykazywał znacznie wyższą doskonałość konstrukcyjną od swego przeciwnika angielskiego.



Kliwer „Greta Garbo" na „Rainbow"

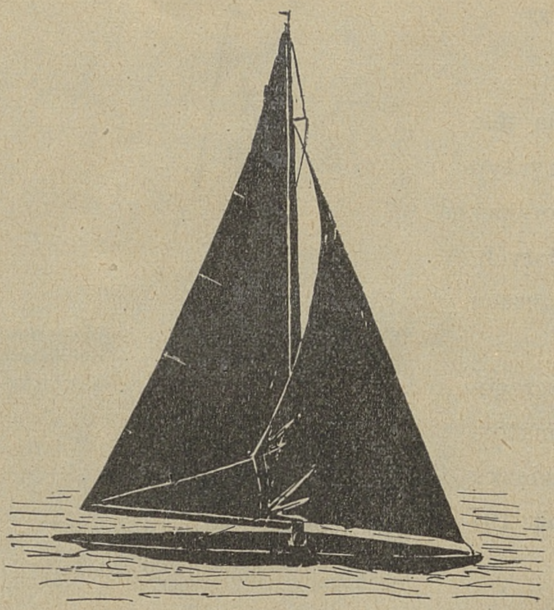
Aczkolwiek regaty o „Puchar Ameryki", stanowiące nadewszystko typową milionerską imprezę sportową, znajdują się akurat na przeciwległym biegunie od celów, które nam w dziedzinie sportu żeglarskiego przyświecają i przyświecać winny, — to jednak nie wątpimy, iż i naszych czytelników ożywia słuszne pragnienie bliższego nieco poznania szczegółów, dotyczących tych nawskroś osobliwych regat, odgrywających przy tym bardzo znamienną rolę dla światowego postępu w technice żeglarskiej i konstruktorskiej.

### Przed regatami

Nawiązując do wiadomości podanych w N-rze 7 „Szkwału", wypada przede wszystkim przypomnieć, iż nowozbudowany przez Vanderbilda jacht amerykański „Ranger", bezpośrednio po swym spuszczeniu na wodę, uległ ciężkiej awarii złamania swego duraluminiowego masztu. Wypadek ten był tym bardziej przykry, iż, ze względu na bliskość terminu regat, budowa nowego masztu okazała się niemożliwą. Nie poddając się pomimo to losowi, Vanderbild zdecydował się na ustawienie na jachcie posiadanego na składzie masztu zapasowego od „Rainbow", różniącego się oczywiście znacznie od właściwego masztu „Rangera". Wymagało to niemal całkowitej przeróbki pierwotnego ożaglowania i takielunku, nie mówiąc już o potrzebie ponownego przeliczenia większości elementów konstrukcyjno-żeglarskich. Dzięki podziwianemu przez Amerykanów talentowi organizatorskiemu Vanderbilda, olbrzymia ta przeróbka została wykonana zaledwie w ciągu 10 dni i dzięki temu jedynie „Ranger" zdołał stanąć na czas do regat eliminacyjnych z resztą pretendentów do obrony pucharu — jachtami „Yankee" i „Rainbow". Pomimo pośpiechu i braku dostatecznego czasu na t. zw. pływania próbne, „Rangerowi" z łatwością udało się wygrać wszystkie zawody eliminacyjne. Od tej chwili minorowe dotąd nastroje społeczeństwa amerykańskiego zaczęły gwałtownie się podnosić, a w mnożących się zakładach stawiać poczęto już niemal wyłącznie i w stosunkach bardzo wysokich na „Rangera", jego właściciela „Miki" (tak zwie się popularnie Vanderbild w Ameryce) i triumf Ameryki.

Pomimo zaistniałej w ostatnim okresie przedregatowym poprawy szans amerykańskich, strona angielska trwała nadal w swej mocnej wierze w zwycięstwo „Endeavour II", który znajdując się od 2-ch miesięcy na wodach amerykańskich kończył właśnie i w najlepszej formie swoją ostatnią serię treningów. W treningach tych towarzyszył mu nieodstępnie dawny pretendent angielski jacht „Endeavour I". Jak wiadomo, w poprzednich walkach o puchar z roku 1934 Amerykanom udało się pokonać „Endeavour I" z wielkim trudem i jedynie dzięki nieznacznej przewadze w kunszcie żeglarskim sternika i sprawności załogi. Mając to na uwadze, Sophit postanowił stanąć w roku bieżącym już bez tego rodzaju mankamentów. Pomimo, że oddawna widoczne stało się dla fachowców, iż 25-cioosobowa załoga „Endeavour II", łącznie ze sternikiem doszła do najwyższego stopnia sprawności żeglarskiej i w niczym nie ustępuje już słynnemu skandynawskiemu zespołowi Vanderbilda, Sophit nie ustawał do ostatnich dni w treningach, specjalizując się szczególnie w kunszcie startowym.

Gdy pewnego razu jachty angielskie spotkały się przygodnie na morzu z „Rangerem" i przez pewien czas żeglowały obok siebie, Anglikom wydało się, iż „Endeavour II" uzyskuje większą szybkość od swego przyszłego rywala, który jednak nie pozwolił na ostateczne stwierdzenie tego faktu, wycofując się dyplomatycznie z zaistniałej okazji do próby sił. Pokrzepieni tym domniemaniem, Anglicy z jeszcze



**Balon - kliwer na „Rangere“, typu „Montagne“**

większą pewnością stanęli na start do pierwszego boju z „Rangerem“.

O tym, jak wielkie panowało w Ameryce zainteresowanie regatami i napięcie, ten tylko może sobie dobrze wyobrazić, kto poznał bliżej panującą w tym kraju żądzę emocyj i ambicje sportowe mas. Już na parę dni przed regatami olbrzymie baseny w Newport zapchane były niemal doszczętnie przeróżnymi statkami. Sama tylko flota statków t. zw. towarzyszących z płatnymi miejscami dla widzów wynosiła przeszło 800 potężnych jednostek. Nadto oczywiście dochodziło jeszcze niezliczone wprost mnóstwo wszelkiego rodzaju jachtów prywatnych, od jednoosobowych żaglówek poprzez pełnorejowce włącznie aż do transatlanckich motorowców spacerowych.

**Przebieg regat**

O ile pierwszy dzień regat, w którym żeglowano na prostolinijnej trasie (pod wiatr i z wiatrem), zakończył się stosunkowo mało mówiącym zwycięstwem „Rangera“, to drugi start przyniósł już druzgocącą klęskę „Endeavour II“.

Podobnie jak w pierwszym dniu, wyspecjalizowanemu w kunszcie startowania, Sophitowi udało się wprowadzić „Endeavour II“ na trasę biegu przed „Rangerem“. Pomimo to „Ranger“, — który w dniu tym podniósł po raz pierwszy ukrywany dotąd w tajemnicy nowy rodzaj potężnego balon-kliwra o kwadratowej formie i podwójnych, jak przy „Grecie Garbo“, szotach, a który publiczność amerykańska odrazu ochrzciła mianem „Montagne“, — zdołał bardzo szybko wyjść naprzód i przybyć na metę — po opłynięciu trójkątnej w tym dniu 30-tomilonej trasy — z 18-tominutową przewagą nad „Endeavour II“. Tak znaczna różnica w czasach jest dla tego rodzaju regat rzeczą niebywałą. Uważając, iż przyczyna tego kryje się w jakiejś anomalii podwodnej części kadłuba, Sophit zażądał odroczenia o jeden dzień dalszych rozgrywek w celu umożliwienia mu dokładnego obejrzenia jachtu. Korzystając z przerwy, Vanderbilt także kazał podnieść z wody swego „Rangera“. Dzięki temu zbiegowi okoliczności, oba jachty znalazły się obok siebie na wyciągach, ukazując oczom specjalistów, jak bardzo zasadnicze różnice kryją się w kształtach ich podwodnych części. Okazało się mianowicie, że „Rangerowi“, budowanemu na podstawie najnowszych zdobyczy naukowych w zakresie prób z modelami w kanałach, konstruktorzy nadali rewelacyjne, odbiegające od utrwalonych w ciągu wieków pojęć — kształty kadłuba.

Stwierdzenie faktu tego wyjaśniło dopiero powody, dla których Vanderbild spóźniał się tak bardzo z budową swego jachtu. Nie ulegało odtąd wątpliwości, że pomny trudnego zwycięstwa z r. 1934, Vanderbild dążył w przeciwieństwie do Sophita nadewszystko do rzucenia na szalę walk ostatnich jakiegoś nowego, ważkiego atutu z dziedziny udoskonaleń konstrukcyjnych jachtów i na tym głównie oprzeć chciał swoje szanse zwycięskie contra Anglikom. Z pozoru rzecz wydawała się niemożliwą, według bowiem powszechnego mniemania ostatnie jachty klasy „J“ doprowadzone zostały do szczytowej doskonałości, poza którą istnieć mogą jedynie drobne ulepszenia. Nie przejmując się tym zbytnio, Vanderbild zwrócił się do naukowców o poddanie rewizji dotychczasowych rezultatów z badań aero- i hydrodynamicznych, i jak obecnie okazało się, dalsze możliwości do istotnych udoskonaleń jachtu znalazły się i to w elemencie najistotniejszym, bo w kształcie kadłuba. Ponieważ zaś podobne badania wymagały dłuższego czasu, Vanderbild zdecydował się budowę jachtu opóźnić, rezygnując z dysponowania dłuższym czasem na treningi i regulację jachtu, a tym samym narażając się na bardzo poważne ryzyko, że coś w ostatniej chwili może okazać się zawodne.

Gdy Anglicy przekonali się, iż przewaga „Rangera“ kryje się głównie „pod wodą“, zrzedła im ostatecznie mina. Pomimo uszycia — w ciągu jednego dnia — dodatkowego żagla typu „Montagne“, do następnych biegów, „Endeavour II“ stawał już bez dostatecznej wiary w możność zwycięstwa. Nawet starty, w których Sophit był tak wyspecjalizowany, przestały się odtąd udawać, nie mówiąc już o ogólnych wynikach, które, jak wiemy, wypadły w stosunku jak najbardziej druzgocącym dla „Endeavour II“.

O tym, czy po raz siedemnasty zażądają Anglicy rewanżu, wątpić chyba nie należy. Nie napróżno przecież Sophit nadaje swym jachotm miano „Endeavour“, co nie oznacza nic innego, jak wytrwałość, a nadto anglo-saski charakter ma tu także coś do powiedzenia.

**O. J.**



Fot. O. Jabłoński **Kaszyca**

# Plany joli „B. M."

Zamieszczona obok fotografia przedstawia jolę holenderskiego typu „BM". Jest to najtańszy typ żaglówki, całkowita bowiem budowa (amatorska) wraz z ożagleniem wynosi 200.— do 300.— złotych. O żaglówkach tego typu pisaliśmy już swego czasu obszerniej (Nr. Nr. 12/36 i 5/37).

Obecnie pragniemy zwrócić uwagę, że szczegółowe plany tej łodzi wraz z instrukcją do amatorskiej budowy nabyć można w Akademickim Związku Morskim (Zarząd Główny, Warszawa, Widok 10) w cenie złotych 25.— za komplet.




# Na widnokręgu

**Konkurs na typy jachtów turystycznych w Niemczech.** Stwierdzone w roku bież. bankructwo forsowanej dotąd w Niemczech klasy jachtów uniwersalnych t. zw. „Seefahrt" (patrz „Szkwał" Nr 6/37), postawiło tamtejsze kierownictwo żeglarsko - sportowe wobec potrzeby całkowitej rewizji dotychczasowej polityki w zakresie spraw związanych z pełnomorskimi regatami i dalekomorską turystyką żeglarską. Kwestie dotyczące odcinka regatowego zostały na poczekaniu załatwione przez zaadoptowanie angielskich przepisów K.O.R.C. do normowania pełnomorskich regat i budowy odpowiednich dla tego celu jachtów. Nieuregulowany pozostał natomiast problem typów jachtów godnych polecania dla celów ściśle turystycznych (dotąd polecanymi były jachty „Seefahrt", jako rzekomo uniwersalne). W tym względzie niemieckie koła żeglarskie zdecydowały się ostatnio wkroczyć na drogę, którą nb. od dawna już podążają kraje skandynawskie i Anglia, a mianowicie poprzez wytworzenie, całkiem odrębnych od regatowych, standartowych typów jachtów turystycznych w rodzaju szwedzkich Verten lub Nordiska — krążowników.

W związku z tym Wydział Turystyczny Niemieckiego Związku Żeglarskiego (D.S.V.) rozpisał w czerwcu r. b. konkurs na budowę dwu typów jachtów turystycznych, a mianowicie jednego o 3 tonach wyporności i m. w. 30 m kw. żegla, a drugiego o 7 t. wyporności i 50 m kw. żagla.

Niezwykle charakterystyczne jest zwrócenie w warunkach konkursowych uwagi na taniość budowy i pakowność pomieszczeń.

Nie ulega wątpliwości, iż konkurs ten przyniesie bardzo ciekawe materiały, z których ewentualnie i my będziemy mogli skorzystać, oczywiście po wprowadzeniu zmian wynikających z niższych możliwości finansowych naszego społeczeństwa. **(J.)**

*

**Rekord prostoty i pomysłowości.** O tym, jak w przeciwieństwie do nas „zagranica" umie radzić sobie w dostosowywaniu potrzeb do możliwości finansowych, świadczy najwymowniej następujący ciekawy fakt.

W Anglii zaszedł wypadek konieczności budowy tanim kosztem sezonowego statku towarowego na wody śródlądowe. Problem ten został rozwiązany następująco. Wybudowany został całkiem prostokątny kadłub, w którym jedynie dno zostało z przodu i tyłu zaoblone aż po linię wodną. Jako maszynę napędową wykorzystano stare auto, które ustawiono na rufie statku, tak że oś tylna wystawała poza rufę, a zaopatrzone w płetwy koła auta zanurzały się pod powierzchnię wody. W ten sposób stworzony został statek podobny do typu tylnokołowców.

Znamienne było przy tym, że statek ten mógł nie tylko dobrze poruszać się samodzielnie, lecz także manewrować, i to całkowicie bez steru, a jedynie przez wyzyskanie właściwości, znajdujących się w autach, trybów różnicowych (dyferencjał). Gdy jedno z kół zostało przez kierowcę zahamowane, to drugie obracało się wówczas z podwójną szybkością i nadawało statkowi odpowiednie przyśpieszenie kątowe. **(J.)**

*

**Samotny żeglarz.** Jak donoszą z Nowego Jorku, przybył tam po 61-dniowej podróży kapitan Ludwik Schlimbach na 10 m długości jachcie żaglowym „Stoertebecker III". Jest to już piąta podróż Schlimbacha w żaglówce przez Atlantyk, choć pierwsze cztery odbył w towarzystwie. Dopiero ostatnią zdecydował się przedsięwziąć samotnie, osiągając zamierzone rezultaty.

„Stoertebecker III" posiada 6 ton wyporności przy 10 m długości, 2,6 m szerokości i powierzchni żagla 50 m².

Kapitan Schlimbach urodził się w Bawarii, skąd w bardzo młodym wieku wyemigrował, aby zakosztować ciężkiego i mozolnego życia na morzu.

Pływał początkowo na starej daty kliprach amerykańskich, gdzie miał dużo okazyj opanowania trudnej sztuki żeglarskiej.

Po burzliwym życiu na wszystkich oceanach wraca do Niemiec i wstępuje do linii Hamburg — Ameryka. Zostaje kapitanem i dowodzi statkami, kursującymi do Półn. Ameryki i na Morze Śródziemne. Przeniesiony z powodu podeszłego wieku na emeryturę, nie może się stary żeglarz przyzwyczaić do spokojnego życia na lądzie, buduje jacht „Stoertebecker I" i w r. 1932 przepływa Atlantyk w ciągu 31 dni i 18 godzin. W parę lat później, mając 61 lat, bierze udział w regatach New Port (U.S.A.) — Bergen w

Norwegii, na własnym jachcie „Stoerbecker II", budząc sędziwym wiekiem i patriarchalnym wyglądem ogólny entuzjazm.

O swoim ostatnim wyczynie opowiada staruszek z humorem, jak walczył w ciągu 61 dni na trasie około 4.000 mil m. (Lizbona — Nowy Jork) z przeciwnymi wiatrami, sztormem, czy ciszą. Czuć w jego skromnym opowiadaniu trochę rozgoryczenia, że podróż zbyt długo trwała (marynarz-sportowiec chciał prawdopodobnie pobić rekord), co jednak przypisać należy złym warunkom atmosferycznym.

(T.)

*

**Szwecja bije Niemcy.** W międzypaństwowych zawodach zespołowych jachtów klasy szkerowej zwyciężyła Szwecja w stosunku 27,25 do 15. Każde z państw wystawiło po 3 jachty. Szwedzi pod każdym względem okazali się o wiele lepsi niż Niemcy.

Zawody odbyły się podczas wybitnie złej pogody, do której jachty szwedzkie były o wiele lepiej przystosowane.

(T.)

*

**Olbrzym oceaniczny na złom.** Niedługo przybędzie do Anglii amerykański statek pasażerski „Leviathan". Będzie to jego ostatnia podróż, gdyż jedna z firm angielskich zakupiła go na złom. „Leviathan" był do niedawna jednym z największych statków na świecie.

Wybudowany przed wojną w Niemczech, otrzymał imię „Vaterland" i utrzymywał regularną komunikację między Nowym Jorkiem i Hamburgiem, będąc chlubą niemieckiej floty handlowej.

Po wojnie światowej musieli Niemcy oddać Stanom Zjednoczonym „Vaterland", jako rekompensatę za zatopione statki amerykańskie w czasie wojny.

„Leviathan" rozebrany będzie w stoczni angielskiej w Rosythe, gdzie swego czasu rozebrane zostały okręty wojenne niemieckie, zatopione przez Niemców przy Scapa Flow.

Zaznaczyć należy, że Anglicy coraz więcej zakupują starych statków na złom w związku ze zbrojeniem i wielkimi zamówieniami z zagranicy.

(T.)

*

**Opinia naszych protektorów w żeglarstwie.** W jednym z numerów tygodnika niemieckiego „Die Jacht" czytamy obszerne sprawozdanie z regat „Dookoła Gotlandu", w którym autor bardzo dużo miejsca poświęca Polakom. Na początku wychwala żeglarzy polskich za ich dobry wygląd. Oglądał już sportowców naszych w Kielu na zeszłorocznej olimpiadzie — i zrobili na nim jak najlepsze wrażenie. Nie mając dostatecznej rutyny i żadnych prawie widoków na zwycięstwo, walczyli jednak, jak prawdziwym żeglarzom - sportowcom przystało. Wrażenie to spotęgowało się jeszcze w Visby.

W taki słodziutki sposób zaczyna autor artykułu, aby po tym przypinać łatki już czysto w stylu niemieckim. Rozdziera szaty, np., nad tym, że tak mili ludzie nie mówią dobrze po niemiecku, a przecież, jeżeli mamy znaleźć jakiś wspólny język na Bałtyku, to językiem tym może być tylko język niemiecki, a nie żaden wschodni, czy północny. Przy iście słowiańskich zdolnościach lingwistycznych mogliby Polacy nauczyć się tego „języka światowego" (Weltsprache), co pociągnęłoby za sobą zadzierzgnięcie lepszych stosunków koleżeńskich i uniknięcie nieporozumień, jakie rzekomo miały miejsce na regatach w Visby.

Tak samo nazwy jachtów polskich są, zdaniem sprawozdawcy, mało międzynarodowe, o dziwnym dla cudzoziemca brzmieniu.

Wątpię — pisze dalej autor — czy nazwa jachtu „Krzysztof Arciszewski" może być popularną poza krajami słowiańskimi.

Jak z powyższego wynika, musimy jak najprędzej przechrzcić jachty i przystąpić energicznie do nauki języka niemieckiego, aby utrzymać dobre stosunki z klubami niemieckimi i uzyskać wziętość i powodzenie na Bałtyku! Czy nie jest to charakterystyczne dla szczerości intencyj tych, którzy uważać się pragną za naszych protektorów w sporcie żeglarskim.

(T.)

*

**Statki wojenne w „dzierżawie".** Parę tygodni temu ukazała się w prasie polskiej i zagranicznej wiadomość, że rząd U. S. A. ma zamiar wydzierżawić Brazylii 6 prawie nowych kontrtorpedowców, co wywołało wśród czytelników wielkie zdziwienie. Otóż historia wypożyczania okrętów wojennych obcym państwom jest dosyć stara. Holendrzy, np., zarabiali w ten sposób duże pieniądze, ale też i wywiązywali się zawsze wspaniale z przyjętych na siebie obowiązków. Weźmy chociażby wojnę prusko-szwedzką. Kupiec holenderski, Beniamin Raule, wydzierżawił Prusakom flotę, która w ciągu kilku miesięcy zdobyła 21 okrętów szwedzkich. Z biegiem czasu Prusacy wykupili „armadę" Raule'a.

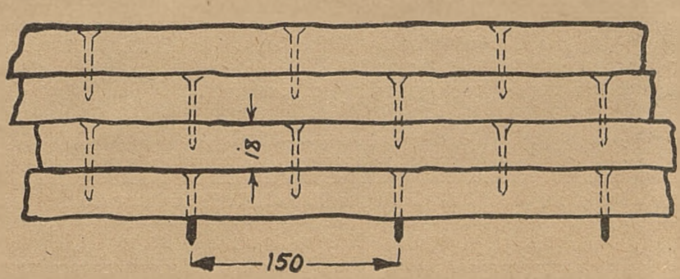
Trudno, np., dzisiaj uwierzyć, że jeszcze w połowie XIX wieku wypożyczały Prusy okręty od obcych. Kiedy w r. 1842 książę pruski Adalbert wybierał się do Brazylii, wypożyczył na jeden rok od króla Sardynii Karola Alberta fregatę „San Michele", gdyż nie można było znaleźć w Prusach odpowiedniego na tak długą podróż statku.

Widzimy więc, że okręty wojenne były już dawno przedmiotem handlu i nie ma w tym nic dziwnego, że państwa na drugiej półkuli poczęły znów uprawiać ten stary proceder.

(T.)

# Skrzynka żeglarska

**Leszek K. n/Naroczem.** W poszyciu joli BM gwoździe należy rozmieszczać tak, żeby powstała szachownica. Przedstawia to plastycznie zamieszczony tu szkic.




Jak z niego wynika, w sąsiadujących prętach rzędy gwoździ są względem siebie przesunięte o połowę wzdłużnej odległości pomiędzy poszczególnymi gwoździami (15 cm). Nadto każdy pręt poszycia zbić należy z każdym owrężem przy pomocy gwoździ wpuszczanych skośnie do tych krawędzi prętów, które wzajem się zakrywają. Przy okazji zwracamy uwagę, iż pręty należy układać obok siebie sztorcowo, t. j. tak, żeby większy ich wymiar (20 mm) tworzył grubość poszycia.

Szyciem żagli zajmuje się w Gdyni St. Rzepecki (ul. Św. Jańska, F-ma „Pani").

Po ukończeniu budowy prosilibyśmy o nadesłanie zdjęcia oraz informacyj o własnych kosztach.

(J.)

**Ł. R. — Jastarnia.** Na żaglowcach powinno się w zasadzie pomierzać nie szybkość (log ręczny lub burtowy), lecz przebytą drogę (logiem mechanicznym). Bowiem szybkość na żaglowcach jest elementem zbyt zmiennym i przeto bardzo trudno jest prawidłowo wnioskować o przebytej drodze ze stwierdzanych tylko co pewien czas pomiarów szybkościowych. Jak widzimy, **potrzeba logu mechanicznego jest na żaglowcach o wiele bardziej istotna, niż na statkach z mechanicznym napędem.** Pomimo to dotąd stosuje się na jachtach żaglowych przeważnie logi szybkościowe. Największe rozpowszechnienie posiada obecnie pewien rodzaj zmodyfikowanego logu ręcznego, przy którym wyrzuca się za rufę, tak samo jak w dawniejszych logach, tarczę na lince, lecz notuje się nie ilość wyszłej linki (węzłów) w jakimś określonym czasie, a odwrotnie czas, w którym pewna stała długość liny logowej wybiega z ręki osoby, dokonującej pomiaru.

Jak widzimy, jest to pomiar podobny do tego, jaki stosowaliśmy przy logach t. zw. burtowych (z obserwacją szybkości mijania przedmiotu, wyrzuconego za burtę).

Jak przy wszelkich tego rodzaju logach tarcza oporowa winna być dostatecznie duża. Zwykle używa się do tego celu deseczki o formie równobocznego trójkąta o długości boku ok. 30 cm. Linkę logową rozdziela się zwykle przy pomocy 2 znaków (węzłów, szmatek) na 3 części. Pierwsza z tych części, sąsiadująca z tarczą i wynosząca zwykle ok. 1,5 długości statku, stanowi t. zw. przedbieg. Część tę oddziela się na lince w tym celu, aby pomiar rozpoczynał się dopiero gdy tarcza znajdzie się poza strefą odczuwalnego prądu kilwaterowego. Następna część linki stanowi właściwą długość pomiarową (od marki do marki). Część tę pożądane jest dawać jak największą, aby popełnione przy pomiarach czasu błędy miały jak najmniejszy wpływ na rezultaty zliczeń.

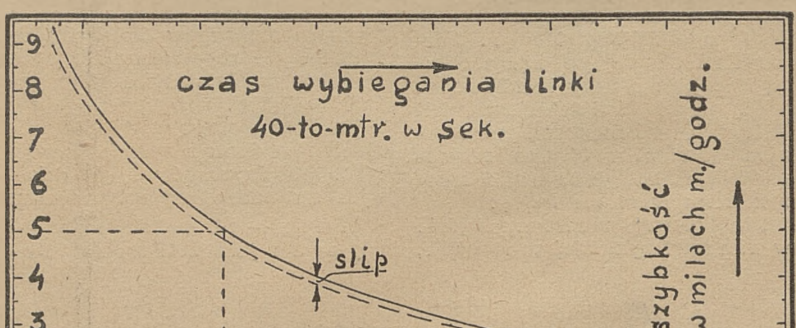
Zwykle odmierza się na ten cel od 25 do 40 m. Trzecia z kolei część linki, wynosząca ok. 1,5 do 2 m, służy do przywiązywania końca linki logowej w czasie pomiarów do pokładu statku.

Aby z każdorazowego pomiaru czasu wybiegania linki można było w sposób mechaniczny wyciągać wnioski o szybkości statku w milach morskich na godzinę, stosować można szereg metod. Najdokładniejsza jest następująca: Uprzednio oblicza się czas wybiegania przyjętej przez nas długości linki logowej (w sekundach), odpowiadający szeregowi wchodzących w rachubę szybkości jazdy (od 2 do 9 mil na godzinę) i rezultaty tych zliczeń ujmuje się w grafik (patrz szkic).

Przy pomocy wykresu takiego w sposób mechaniczny daje się stwierdzać każdorazowo, jaką szybkość posiada statek, jeżeli zmierzony czas wybiegania naszej linki logowej jest taki a taki.

W celu wyeliminowania błędu powstającego z powodu uślizgu tarczy (posuwania się tarczy za jachtem), podwyższa się na grafiku rzędne zliczonych punktów o wartości odpowiadające rzeczywistym szybkościom uślizgu. Jak z praktyki wynika, korektura ta, przy dobrze wyklarowanej i plecionej lince oraz przy braku innego tarcia poza tym, które powstaje przy przechodzeniu linki przez dłoń osoby pomiaru dokonującej — wynosić winna: ok. 0,1 mil/godz dla małych szybkości jazdy (w obrębie 2 mil); ok. 0,2 mil/godz dla szybkości średnich (ok. 5 mil) i ok. 0,3 mil/godz dla szybkości dużych (w obrębie 9 mil/godz).

Na załączonym poniżej wykresie krzywa kreskowana odpowiada szybkościom nieskorygowanym na slip, zaś krzywa ciągła — szybkościom po uwzględnieniu poprawki, wprowadzonej sposobem, opisanym wyżej.




Metoda dokonywania pomiarów przy pomocy takiego logu i wykresu jest o wiele prostsza, niż przy t. zw. logu burtowym, a nad dawnymi logami t. zw. ręcznymi (liczenie wybiegających węzłów) posiada tę przewagę, iż pozwala na prawidłowsze stosowanie korektury błędu powstającego wskutek uślizgu w wodzie tarczy logowej. W logach ręcznych korekturę tę uskuteczniało się przez rozstawianie węzłów w odległościach nieco mniejszych, niż do rachunku się przyjmowało.

Uzyskiwana tą drogą poprawka była słuszną jedynie dla jakiejś ściśle określonej szybkości jazdy (średniej szybkości), uślizg bowiem tarczy zwykle rośnie (acz nieznacznie) wraz ze wzrostem szybkości jazdy statku.

Przytoczona wyżej metoda poprawkę tę uskutecznia znacznie słuszniej i dzięki temu rezultaty pomiarów szybkościowych wypadają bliższe rzeczywistości. Rzecz oczywista, że logu tego, tak samo jak ręcznego, nie można używać przy zbyt małych szybkościach (poniżej 2 mil), przy których uślizg tarczy logowej uzyskuje zbyt duży procent właściwej szybkości statku.

W wypadku gdyby wykres zaginął, można wnioskować o szybkości statku przy pomocy tegoż logu, stosując znaną powszechnie regułę uproszczoną, używaną przy logach burtowych. Zasada ta polega na tym, że długość linki (w metrach) pomnożona przez 2 i podzielona przez czas wybiegania tej linki (w sekundach) daje szybkość statku (w mil. morskich na godzinę).

Chcąc przy tym uproszczonym rachunku eliminować także błąd powstający z uślizgu tarczy, trzeba pomiarową długość linki nieco zmniejszyć (przesunąć marki ku sobie m. w. o 3% długości pomiarowej). **(J.)**


**Redaktor: STANISŁAW ZADROŻNY** **Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONIALNA**

Adres redakcji: Warszawa, ul. Widok 10, III piętro, tel. 5-22-04. Konto PKO 367. Prenumerata roczna 6 zł.

Ceny ogłoszeń w „Szkwale": 1 strona 500 złotych, ½ strony 270 złotych, ¼ strony 150 złotych.

Nie zamówionych rękopisów redakcja nie zwraca

Drukarnia Naukowa, Warszawa, Stare Miasto 11. Tel. 509-17